VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 76)
z dnia 24 października 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 76)

24 października 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Janusza Piechocińskiego (PSL),** zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2013 (druk nr 755) w zakresie:

1) części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów:

– 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne,

– 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii,

2) części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

3) części budżetowej 21 – Gospodarka morska,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) dotacje podmiotowe z zał. nr 8,

c) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

4) części budżetowej 26 – Łączność,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

5) części budżetowej 39 – Transport,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) dotacje podmiotowe i celowe z zał. nr 8,

c) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

6) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

7) części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej,

a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

8) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 6, 41 i 63,

9) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów:

600 – Transport i łączność,

– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,

– dotacje celowe z zał. nr 8,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 10,

10) planu finansowego państwowego funduszu celowego z zał. nr 6 – Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,
11) planów finansowych instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 13 – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,
12) planów finansowych państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
a) Transportowego Dozoru Technicznego,
b) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dochodów budżetu środków europejskich z zał. nr 3, wydatków budżetu środków europejskich z zał. nr 4, planu dochodów i wydatków budżetu środków europejskich oraz budżetu państwa w latach 2013-2015 w zakresie Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1 i 2) z zał. nr 15, wykazu programów wraz z limitami wydatków i zobowiązań w kolejnych latach obowiązywania Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej (tabele 1, 2 i 3) z zał. nr 16, wykazu programów finansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej wraz z limitami wydatków budżetu państwa przeznaczonych na finansowanie tych programów z zał. nr 17, środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności z zał. nr 18 oraz prefinansowania zadań przewidzianych do finansowania ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej z zał. nr 19, w przedmiotowym zakresie działania Komisji,
14) zadań z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z zał. nr 7, zakresu i kwot dotacji przedmiotowych i podmiotowych z zał. nr 9 oraz programów wieloletnich w układzie zadaniowym z zał. nr 11, w przedmiotowym zakresie działania Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz podsekretarze stanu w tym resorcie – **Anna Wypych-Namiotko, Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, Andrzej Massel** i **Piotr Styczeń** wraz ze współpracownikami, **Magdalena Młochowska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji**, Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów**, Iwonna Kulikowska** zastępca dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej Ministerstwa Finansów, **Tomasz Połeć** Główny Inspektor Transportu Drogowego, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Kazimierz Bujakowski** prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii – Główny Geodeta Kraju, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Lech Witecki** p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Jadwiga Walaszczyk-Fedorowicz** Dyrektor

Generalny Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, **Mariusz Czyżak** Dyrektor Generalny Urzędu Komunikacji Elektronicznej, **Grzegorz Mroczek** Dyrektor Generalny Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Porządek dzienny panie i panowie posłowie otrzymali w zawiadomieniu. Czy ze strony pań i panów posłów są uwagi do porządku dziennego posiedzenia? Prosiłbym o uwagę. Rozumiem, że nie ma uwag; dziękuję bardzo.

Dzisiejsze posiedzenie poświęcone jest rozpatrzeniu i zaopiniowaniu dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2013, druk nr 755, oczywiście w zakresie części budżetowych, które będziemy rozpatrywać.

Witam bardzo serdecznie przedstawicieli resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, panią minister Patrycję Wolińską-Bartkiewicz, pana ministra Piotra Stycznia, szefów wszystkich instytucji rządowych, a też przedstawicieli poszczególnych resortów. Dziękuję za tak liczne przybycie.

Informacja dla pań i panów posłów; w przypadku inicjatywy dotyczącej zgłoszenia poprawki do projektu ustawy budżetowej, taka inicjatywa powinna być zgłoszona na specjalnym druku. Druki są w posiadaniu sekretariatu Komisji. Jeżeli jest takie zainteresowanie, to prosiłbym ewentualnie tych wszystkich, którzy są zainteresowani zgłoszeniem poprawek, o wypełnienie stosownego druku i zgłoszenie poprawki na druku.

Druga sprawa; prosiłbym panie i panów posłów o możliwość korekty rozpatrywania poszczególnych części budżetowych, aby punkt 1, czyli część budżetową 17- Administracja publiczna, dział 710 w zakresie rozdziałów 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne i 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii, rozpatrywać i omawiać łącznie z punktami 10 i 11. Punkt 10 dotyczy planu finansowego państwowego funduszu celowego z załącznika nr 6 – Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym, natomiast punkt 12 – planów finansowych instytucji gospodarki budżetowej z załącznika nr 13 – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, rozumiem, że jest akceptacja Komisji, za co dziękuję.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Poproszę Głównego Geodetę Kraju, pana Kazimierza Bujakowskiego, o przedstawienie punktów 1, 10 i 11. Proszę o krótkie omówienie tych części; proszę bardzo.

Prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii – Główny Geodeta Kraju Kazimierz Bujakowski:

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie. Bardzo dziękuję za połączenie tych dwóch punktów, ponieważ wiążą się one merytorycznie ze sobą i właściwie należy na nie patrzeć łącznie. Ponieważ państwo otrzymali materiały opisujące zarówno wydatki jak i dochody, postaram się skupić na kilku najważniejszych kwestiach. Jeśli państwo będą życzyli sobie jeszcze dodatkowych odpowiedzi, to jesteśmy do dyspozycji.

Zacznę od części 17 – Administracja publiczna w zakresie działania Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. W tej części zostały zaplanowane dochody w wysokości 948.000 zł, a wydatki w wysokości 164.576.000 zł, z czego 53.821.000 zł w ramach budżetu państwa, a 110.755.000 w ramach budżetu środków europejskich.

Jeśli chodzi o dochody, to kwota 948.000 zł powstaje z tytułu opłat za zarząd i użytkowanie wieczyste nieruchomości, a także z tytułu opłat za przeprowadzenie postępowania kwalifikacyjnego w zakresie uprawnień w dziedzinie geodezji i kartografii. Zmiana trybu postępowania od listopada 2011 powoduje, że opłaty z tytułu przeprowadzonego postępowania są dochodami budżetu państwa. Wielkość tych wpływów będzie również w przyszłym roku zależna od momentu, kiedy wejdzie w życie ustawa deregulacyjna. Ustawa ta nieco zmodyfikuje tryb uzyskiwania uprawnień, zwłaszcza w zakresie III, VI i VII, a także sposób i tryb odprowadzania środków za opłaty pobierane w roku przyszłym.

Jeśli chodzi o wydatki, to generalnie można powiedzieć, że są one na poziomie wydatków budżetowych z roku bieżącego. Zasada utrzymania wysokości wydatków jest tutaj zachowana. Nominalny wzrost środków, który mamy zaplanowany w ustawie budżetowej, wynika z faktu, że w roku 2013 dobiegają końca trzy duże projekty realizowane w Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii. O tych projektach powiem za chwilę.

Jeśli chodzi o wydatki bieżące, to w ramach wydatków jednostek budżetowych 7.333.000 stanowią wynagrodzenia wraz z pochodnymi, a pozostała kwota 23.672.000 jest przeznaczona na realizację wszystkich zadań geodezyjnych, które są realizowane w Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii. Przewidywane są zadania związane z pomiarem osnów geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych. Są to osnowy podstawowe pełniące podstawową funkcję w kraju. Również w ramach środków przeznaczonych na zakup usług, w tym zakresie, przewidziana jest budowa krajowej geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu, a więc takich magistralnych przewodów, które mają znaczenie regionalne i krajowe. Ta baza jest tworzona w oparciu i we współpracy z powiatami, które prowadzą bazy danych geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenów. Chcemy również współpracować z powiatami w celu sprawnego pozyskania wiarygodnych danych do tworzenia krajowej bazy geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu. Podobne działania chcemy prowadzić we współpracy z powiatami w zakresie modernizacji ewidencji gruntów i budynków oraz przygotowania danych do migracji do tworzonego zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prezes GUGiK Kazimierz Bujakowski:

Tak jak mówiłem… Jeśli jeszcze można, panie przewodniczący, postaram się bardzo krótko powiedzieć o trzech programach operacyjnych, o których wspomniałem. Są to raczej projekty realizowane w Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka. Jest to projekt zatytułowany „Geoportal 2". Projekt ISOK, czyli Informatyczny System Osłony Kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami. To jest system, który pozwala na dostarczenie danych geodezyjnych niezbędnych do opracowania map zagrożeń powodziowych, map ryzyka powodziowego. Jest wbudowany numeryczny model terenu z dokładnością do 10 centymetrów dla terenów miast. Model ten pozwala na budowanie modelu trójwymiarowego przydatnego w pracach planistycznych.

Wreszcie, trzeci projekt, to georeferencyjna baza danych obiektów topograficznych. Jest to baza danych obejmująca swoim zakresem obiekty ujawniane na mapach topograficznych w skali 1:10 000. Ta baza ma bardzo duże znaczenie również i przy opracowaniu map ryzyka powodziowego. Są na niej wszystkie drogi, linie kolejowe, są tereny zabudowane, są ośrodki zdrowia, szkoły. Jest to bardzo szczegółowa i bardzo ważna baza danych.

Główny Urząd Geodezji i Kartografii stara się o pozyskanie środków na trzy kolejne projekty. Pierwszy, to „TERYF 3" , który pozwoli na rozbudowanie bazy danych adresowych we współpracy z gminami. Program ZSiN czyli zintegrowany system informacji o nieruchomościach, jest przypisany służbie geodezyjnej w ustawie – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Trzecim projektem jest „TopoMAPA". Wiąże się on z możliwością opracowania w cyfrowej postaci map topograficznych w oparciu o georeferencyjną bazę danych obiektów topograficznych.

Główny Urząd Geodezji i Kartografii podjął również starania, aby z Norweskiego Mechanizmu Finansowego i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego uzyskać środki na projekt zatytułowany „Model bazy danych przestrzennych dotyczących środowiska przyrodniczego wraz z systemem zarządzania w aspekcie kartograficznych opracowań tematycznych". To jest projekt, który pozwoli na prowadzenie w skali całego kraju dwu map tematycznych – mapy sozologicznej i mapy hydrograficznej. Mapa sozologiczna zawiera informacje o stanie środowiska, jego zagrożeniach, a mapa hydrologiczna wszystkie treści związane z układem hydrograficznym Polski. Ma to szczególne znaczenie w sytuacji gdy brakuje wody i gdy okres zmian klimatycznych jest przed nami.

Jeśli państwo pozwolą, to jeszcze dwie krótkie informacje dotyczące Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Budżet na rok 2013 zakłada, że Centralny Ośrodek jako instytucja gospodarki budżetowej, uzyska przychody w wysokości 14.000.000 zł, natomiast koszty będą na poziomie 13.915.000 zł. Ośrodek planuje uzyskać zysk w wysokości 86.000 zł, w stosunku do 76.000 zł, które zrealizował w tym roku. Centralny Ośrodek jest jednostką, która wykonuje ustawowe zadania Głównego Geodety Kraju, znajdujące się w ustawie – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz w ustawie o infrastrukturze informacji przestrzennej, jak również w ustawie o ujawnianiu w księgach wieczystych własności Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Zadania te są zlecane w postaci umów. Wysokość środków, które w związku z tym są przeznaczane na realizację tych zadań, jest na poziomie 10.000.000 zł.

Trzecia informacja dotyczy Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Stan środków Funduszu na początku roku 2013 będzie wynosił 12.808.000 zł, plus należności w wysokości 500.000 zł. Z tych środków są przeznaczane środki na dofinansowanie realizacji prac geodezyjnych wykonywanych w ramach budżetu. Między innymi są to duże zadania związane z kontrolą opracowań wykonywanych w ramach tych trzech dużych projektów, o których wcześniej wspomniałem. Przed przyjęciem do centralnego zasobu dane te są weryfikowane, kontrolowane i na to są środki przeznaczane również z centralnego funduszu. Środki te są przeznaczane również na utrzymanie infrastruktury technicznej i infrastruktury informatycznej niezbędnej do wykonywania zadań.

Aby informacja o budżecie na rok przyszły była pełna, chciałbym jeszcze przekazać informację, że jeśli chodzi o rezerwę na uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami, to znajduje się w niej kwota w wysokości 3.367.000 zł przeznaczona na utrzymanie infrastruktury teleinformatycznej systemu Integrująca Platforma Elektroniczna, wspomagająca proces ujawniania własności Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego w księgach wieczystych. Stosowna kwota jest przewidziana w ustawie zmieniającej ustawę o ujawnianiu tych własności w księgach wieczystych. Te środki są również przeznaczone na modernizację systemu, jak również na opracowania i na oprogramowanie, a także na szkolenia z zakresu obsługi tego modułu.

Przedstawiając powyższe informacje, proszę o rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych projektu ustawy na rok 2013 w części 17 – Administracja publiczna w zakresie działania Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Centralnego Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym oraz Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej – jednostki gospodarki budżetowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. W materiałach, które przedłożył minister administracji i cyfryzacji, dotyczących części budżetowej 17 – Administracja Publiczna w zakresie działania Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie pośle, mam prośbę – bliżej mikrofon, tak aby wszyscy słyszeli.

Poseł Józef Racki (PSL):

A więc w tych materiałach należy zwrócić uwagę na zintegrowany system informacji o nieruchomościach, na prace referencyjne do zapewnienia obsługi satelitarnej urządzeń funkcjonujących w naszym kraju, jak również na informatyczny system osłony kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami. Ale również trzeba zwrócić uwagę na to, że Główny Geodeta Kraju wykonuje zalecenia wynikające z ustawy o gospodarce wodnej, a konkretnie z opracowania map przeciwpowodziowych. Są to niezmiernie ważne zadania, które Główny Urząd Geodezji i Kartografii będzie realizował w roku 2013.

Trzeba zwrócić też uwagę na to, że budżet ukształtowany został nieco inaczej niż w latach poprzednich, dlatego że niedawno przyjęliśmy ustawę, w której środki z Fun-

duszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym związane z obsługą geodezyjną, przeszły do części budżetowej. Dlatego też przedstawiony nam materiał pokazuje to, co niesie za sobą ustawa budżetowa i inne ustawy okołobudżetowe.

Myślę, że budżet jest opracowany racjonalnie i powinien zapewnić wykonanie zadań ciążących na Głównym Geodecie Kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; czy są inne zgłoszenia? Nie ma więcej zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne oraz 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii, jak również planu finansowego państwowego funduszu celowego z załącznika nr 6 –Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym oraz planów finansowych instytucji gospodarki budżetowej z załącznika nr 13 – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej? Nie ma sprzeciwu.

Część budżetowa 17, jak również plany finansowe umieszczone w punktach 10 i 11 dzisiejszego porządku obrad, zostały zaopiniowane pozytywnie.

Przechodzimy do części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa. Pani minister Wolińska-Bartkiewicz? Tak? Proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. O przedstawienie części budżetowej 18 w zakresie budownictwa poproszę pana ministra Piotra Stycznia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeszcze parę minut temu byłem namawiany przez koleżanki, żeby przekazać ten punkt w odwrotnej kolejności, ale teraz jestem za to proszony o krótką wypowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

My również włączamy się w retorykę, żeby wypowiedzi były zwięzłe.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o część 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, mamy do czynienia z sytuacją następującą. W dziale, który dotyczy dochodów, planujemy wykonanie w roku 2013 na poziomie 76,6% ze względu na to, że część pozycji dochodowych w sposób naturalny będzie niższa od tych, które mają miejsce w roku bieżącym. Przede wszystkim dotyczy to pozycji umorzenia kredytów mieszkaniowych, wykupu odsetek od kredytów mieszkaniowych. One ważą najbardziej na dochodach części 18 ze względu na to, że są to sytuacje związane z pulą zmniejszającej się liczby tych osób, które jeszcze w ogóle spłacają kredyty i które podejmą decyzję o jednorazowej spłacie kredytów w roku przyszłym, ale także z liczonymi odsetkami. Generalnie rzecz biorąc, dochody budżetu państwa w tej materii planowane na rok 2013 wynoszą 132.755.000 zł.

Istotną z punktu widzenia budżetu części 18 jest grupa wydatkowa. I tutaj chciałbym zasygnalizować Wysokiej Komisji, że planujemy w tej grupie łącznie, czyli w części 18 w całości rok do roku czyli 2013 do roku 2012, wzrost o 8,8%. Z kolei w samej gospodarce mieszkaniowej, czyli w dziale 700, wzrost wyniesie 9,2%. Wynika on ze wzrostu pozycji, która dotyczy głównie Funduszu Dopłat i przede wszystkim jest związana z realizacją zobowiązań budżetu państwa w zakresie pomocy w spłacie odsetek w programie „Rodzina na swoim". A także, zgodnie z naszym rozeznaniem, utrzymaniem pewnej puli pieniędzy na budownictwo komunalne i socjalne oraz wykupem odsetek od kredytów mieszkaniowych i refundacją premii gwarancyjnych. Ta pierwsza pozycja, to jest 106.000.000 zł, a druga 450.000.000 zł.

Ogólnie rzecz biorąc, zaplanowaliśmy pozycje, które powinny pokryć w sposób prawidłowy zapotrzebowanie tam, gdzie wydatki z budżetu państwa są określone jako sztywne. Dotyczy to premii gwarancyjnych, starych kredytów mieszkaniowych oraz pomocy w spłacie odsetek z tytułu realizacji programu „Rodzina na swoim".

Od razu uprzedzę ewentualne pytania; zaplanowaliśmy na 2013 rok istotny spadek wysokości kwoty przeznaczonej na Fundusz Termomodernizacji i Remontów. Wydatkiem, który określamy jako sztywny, jest wydatek związany z realizacją premii kompensacyjnej. Premia ta jest konsekwencją wyroku Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu w sprawie dotyczącej czynszów regulowanych – Hutten-Czapska przeciwko Polsce.

Uprzedzając ewentualne pytania mogę powiedzieć w ten sposób. Część budżetowa 18 charakteryzuje się od kilku lat elastycznym podejściem do przemieszczania środków pomiędzy poszczególnymi tytułami po to, żeby zamykając łącznie kwotę wydatkowania środków przewidzianą w planie budżetu, można było zrealizować cele nie sięgając po inne środki. W budżecie na rok przyszły planujemy ewentualnie, gdyby powstały oszczędności, zasilenie także Funduszu Termomodernizacji i Remontów. Oczywiście, jeżeli pojawi się okazja w budżecie do takiej decyzji. Pozostałe pozycje planujemy zrealizować w stopniu wystarczająco dokładnym, co państwo mieliście okazję, przynajmniej część z państwa posłów, obserwować w latach poprzednich.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zakończyłem swoje wystąpienie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo. Pan poseł Racki? Proszę. I pan przewodniczący Adamczyk, tak?

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. W tym budżecie, w jego części 18, należy zwrócić uwagę na wydatki. W mojej ocenie i z informacji zawartej w projekcie ustawy budżetowej wynika, że wydatki zostały urealnione w stosunku do potrzeb. Myślę, że budżet nadaje się do przyjęcia tym bardziej, że informacje zostały szczegółowo opisane w załączniku, który otrzymaliśmy. Ale również na uwagę zasługuje zapis, że do charakterystycznych cech ostatnich lat należy malejąca liczba likwidowanych książeczek mieszkaniowych, jakkolwiek na rynku mamy ich jeszcze bardzo dużo. Wynika z tego, że premia gwarancyjna rozkłada się w czasie. W związku z tym również te dopłaty będą wypłacane w nieco późniejszym terminie.

Wydatki na Fundusz Termomodernizacji i Remontów, jak wynika z materiału, zostały ustalony na poziomie potrzeb tego roku i uśrednionych lat poprzednich. Natomiast Fundusz Dopłat został znacznie powiększony. Łączy się to z ustawą o dopłatach do oprocentowania kredytów mieszkaniowych o stałej stopie procentowej. Chodzi o dopłaty na realizację programu „Rodzina na swoim", jak również programu finansowego wsparcia tworzenia lokali socjalnych.

To tyle komentarza do tej części budżetowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W odróżnieniu do mojego szacownego poprzednika, mnie się nie wydaje, a jestem wręcz przekonany, że w projekcie budżetu na rok 2013 nie przewidujecie państwo żadnych instrumentów wsparcia, poza tymi, które wymuszają przyjęte wcześniej rozstrzygnięcia ustawowe. Otóż, tam, gdzie to jest możliwe, minister finansów, Rada Ministrów koryguje *in minus* wszystkie możliwe wydatki. Zapominacie państwo, że jedno miejsce w budownictwie, to cztery miejsca w gospodarce narodowej. Zapominacie państwo o tym, że według danych i badań niezależnych instytutów, 70% polskiego społeczeństwa za najważniejszy problem uważa deficyt mieszkań, w których mogą zakładać rodziny młodzi Polacy. I Polacy emigrują. Wręcz odwrotnie do zapewnień premiera i ministrów tego rządu, nie stwarzacie państwo żadnych warunków do normalnej egzystencji polskich rodzin.

I oto żeby tylko spojrzeć na ostatnie zagadnienie, na Fundusz Termomodernizacji i Remontów. Panie ministrze. W projekcie budżetu planuje się na niego 20.000.000 zł, co wydaje się nieporozumieniem wobec wcześniejszych zapewnień z poprzednich lat przedstawicieli rządu, że kładziecie państwo duży nacisk na termomodernizację, oszczędność energii, polepszenie warunków życia, zmniejszenie kosztów utrzymania lokali publicznych, ale szczególnie lokali mieszkalnych. I te dwadzieścia milionów złotych to jest ironia. Bo oto chyba się nie mylę i mam nadzieję, że pan minister to potwierdzi, że w tych dwudziestu milionach około szesnaście i pół miliona to są środki zewnętrzne. Ja na taką informację natrafiłem przed kilkoma tygodniami. W ubiegłym roku pan premier Waldemar Pawlak szerzył informację, że oto z funduszy zewnętrznych finansowana jest termomodernizacja na poziomie około szesnastu i pół miliona złotych.

Zapis w projekcie budżetu kwoty 20.000.000 zł, a mam nadzieję, że właściwie to czytam, panie ministrze i szanowni przedstawiciele tego rządu, to jest taka ironia. To jest brak szacunku dla polskiego społeczeństwa. Wykreślcie w ogóle wszystko i wtedy będzie sprawa jednoznaczna. Mówimy tylko i wyłącznie o termomodernizacji.

Pan minister mówił o zwiększonych nakładach na Fundusz Dopłat. Owszem, te zwiększone nakłady wymusiła ustawa o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych. Program „Rodzina na swoim"; wygaszacie ten program w 2012 roku. Co znaczy wygaszanie; wygasiliście go przyjętą nowelizacją ustawy.

I oto jeszcze nie tak dawno, przed dwoma tygodniami, premier tego rządu zapewnia – mamy nowy, szlachetny, wspaniały program dla młodych Polaków, dla młodych rodzin. I dla „singli", i dla rodzin do 35 roku życia, niejaki MdM. I co widać, jeżeli zaglądamy do projektu budżetu? Okazuje się, że słowa premiera są czczą hipokryzją wygłaszaną słowami tylko i wyłącznie na użytek budowania dobrego przekazu, czyli użytek czysto „pijarowski".

Mam pytanie. Dlaczego państwo w projekcie budżetu nie uwzględnili żadnych nowych instrumentów wsparcia budownictwa mieszkaniowego? Bo przecież od 1 stycznia 2013 roku nikt w tym państwie nie będzie mógł liczyć na żaden instrument wsparcia. Wszystko to, co zapisaliście w projekcie budżetu, to jest pochodna programu „Rodzina na swoim", wygaszonego w 2012 roku.

Czy kwestie nadzoru budowlanego mieszczą się w tej części? Nie? Też się mieszczą. Otóż, wracając jeszcze do kwestii mieszkaniowych. Panie ministrze, pan jest jednym z tych przedstawicieli rządu, który brał czynny i aktywny udział wraz ze swoimi współpracownikami w przygotowaniu i prezentowaniu programu mieszkaniowego. Przypomnę – było to w poprzedniej kadencji.

To nie jest tak, że wraz z kadencją, wraz z zapakowaniem wszystkich materiałów do archiwum, zapadamy w niepamięć o tym, co zostało powiedziane jeszcze przed kilkoma miesiącami. Otóż, chełpiliście się panowie, przepraszam, państwo, bo nie tylko panowie wraz z premierem na czele, puszyliście się na mównicy sejmowej. Używaliście czasowników „damy", „pomnożymy", „przekażemy", „wspomożemy", „udzielimy", „poradzimy". Używaliście wielu czasowników, przekładaliście się, licytowaliście się tym ile społeczeństwu możecie pomóc. I wówczas ukuło się powiedzenie „nikt nie będzie wam w stanie dać tyle, ile obieca wam ten rząd, ile obieca wam premier Tusk". I to w tym projekcie budżetu, w części dotyczącej mieszkaniówki, w części dotyczącej budownictwa mieszkaniowego, całkowicie się potwierdza.

Myślę, że powinniście się dzisiaj państwo palić ze wstydu, powinniście mieć taki naturalny opór, żeby się spojrzeć w lustro, kiedy będziecie myśleli o tym jakie instrumenty wsparcia zostaną użyte, czy na co może dzisiaj liczyć polska rodzina mająca nadzieję na budowę małego mieszkania, czy mająca nadzieję na zakup mieszkania na rynku pierwotnym czy wtórnym. Chociaż ten MdM dotyczy tylko i wyłącznie rynku pierwotnego i tylko i wyłącznie mieszkań w budownictwie wielomieszkaniowym. Może na tyle, jeżeli chodzi o gospodarkę mieszkaniowa, bo cóż tu jeszcze dodać.

Jeżeli chodzi o nadzór budowlany, to też odniosę się do deklaracji i zapewnień, że oto będziecie państwo reformowali nadzór budowlany. I tak co roku go reformujecie, wzmacniacie, tworzycie policję budowlaną. Jak pamiętam lata wstecz, w debacie nad

projektem budżetu padały słowa: „damy", „pomnożymy", „przekażemy", „zwiększymy", „zapewnimy". A życie biegnie swoim torem. Nie chcę Głównemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego wyświadczać niedźwiedziej przysługi, bo taką przysługę uczyniliśmy szefowi Urzędu Transportu Kolejowego. Nie wiem czy od zeszłego roku znalazł pracę, czy od stycznia tego roku, czy jeszcze nie. Ale wiemy, że tej pracy poszukuje tylko dlatego, że był bezczelny wobec ministra właściwego do spraw transportu i przedstawicieli ministra finansów, upomnieć się o *minimum minimorum* finansowe, ażeby jego Urząd, jako regulator, mógł normalnie funkcjonować.

Dlatego też pragnę zwrócić uwagę, że w dalszym ciągu jesteście państwo w obszarze słów „damy", „przekażemy", „zwiększymy", „usprawnimy". A wszystko po prostu dziadzieje. A jeżeli nie dziadzieje, to funkcjonuje na poziomie dziadzienia. Brakuje podstawowych środków na funkcjonowanie w sposób właściwy instytucji niezmiernie ważnej w procesie inwestycyjnym w Polsce, jakim jest nadzór budowlany. Instytucji, dzięki której być może nie mielibyśmy chociażby problemu z jakością budowanych dróg i autostrad w Polsce. Nie mielilibyśmy problemu z jakością tych wszystkich przedsięwzięć inżynieryjno-technicznych, które ostatecznie stają się przedmiotem odbioru technicznego, dopuszczenia do użytkowania, w którym uczestniczą przedstawiciele nadzoru budowlanego.

Ale nie; państwo, z jednej strony, jak tacy rzetelni hipokryci, zapewniacie wszystkich wszędzie i wobec wszystkiego, że sprawy zostaną uregulowane. Ale kiedy patrzymy na projekt budżetu roku następnego, mamy do czynienia z tą samą sytuacją rok do roku. Jeszcze nie tak dawno, jak rok temu, właściwi przedstawiciele rządu, czy to ze strony ministerstwa, wówczas infrastruktury, przepraszam – już ministerstwa transportu, czy to wcześniej Ministerstwa Infrastruktury czy Ministerstwa Finansów, zapewniali, że w następnym roku wszystkie potrzeby zostaną uwzględnione. I co? I guzik z pętelką.

I jeśli mówimy dzisiaj o budżecie, to wydaje się, że wyłącznie w takim wymiarze. Jeżeli chodzi o zapisy budżetowe, to na poważnie nie ma o czym mówić. Bo te wszystkie propozycje należy traktować w wymiarze dziadzienia tego państwa. Stąd też wnioskuję o odrzucenie propozycji zawartych w dziale 700. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proponuję, żebyśmy na tym etapie prac unikali mniej takich ilustracji i ocen politycznych, a stali się jednak konkretni i wypowiadali się w formie konkretnych wniosków czy konkretnych poprawek. Bo to będzie bardziej twórcze. Drugie czytanie projektu ustawy budżetowej jest przed nami. Tradycyjnie pytam się o to na tym etapie, przy pogarszającej się sytuacji nie tylko przecież sektora publicznego. Przecież mówimy o budżecie w okresie spowolnienia gospodarki i dla każdego parlamentarzysty powinno coś z tego wynikać.

Mam pytanie o popyt zgłaszany na wsparcie państwa, jeśli chodzi o budownictwo komunalne i budownictwo socjalne. Pytam o to stale, bo wiemy jak dramatyczna jest sytuacja upłynniania zasobów komunalnych i socjalnych i budowania mieszkań socjalnych. Samorządy terytorialne po okresie większego zainteresowania, w ostatnim czasie ze względu na sytuację finansową mają także ograniczone możliwości w tej sprawie. Mówię o tym w kontekście wniosków, które zgłasza nie tylko nasza Komisja i nie tylko resort właściwy dla sprawy w obszarze kompetencji, którą kreuje ustawa o działach. Chodzi choćby o preferowanie pewnych priorytetów w nowej perspektywie unijnej.

Wydaje się, że naszym wspólnym celem, ponad partyjnymi podziałami, powinno być skierowanie bardzo czytelnego wniosku do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, aby na tyle, na ile pozwalają zasady wykorzystania środków unijnych, bardzo szczodrą ręką wesprzeć inicjatywy samorządów lokalnych w zakresie uzbrajania terenów i ich przygotowania pod budownictwo. Dotyczy to także samej już realizacji takich wniosków.

Tradycyjnie zwracam się do pana ministra z tym pytaniem, bo wydaje się, że nasza Komisja powinna monitorować ten obszar spraw, ze szczególną, nie tylko społeczną, wrażliwością.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania dotyczące części budżetowej 18? Nie ma. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Odnosząc się do wypowiedzi pana posła Adamczyka można powiedzieć tak, że wszystkie bóle polskiego mieszkalnictwa, wszystkie bóle polskiego budownictwa mieszkaniowego, można uleczyć pieniędzmi. To tak jak byśmy z „Rodziny na swoim", wyciągając tylko rodzinność tego programu, mówili, że każdy problem w rodzinie można załatwić rozdając pieniądze. Niestety, tak nie jest. Szereg regulacji, które mogą się obyć bez pieniędzy, i rzeczywiście bez środków publicznych się obywają, musi być doskonalona i jest doskonalona przez ten rząd. Odpowiedzią na to jest znajdujący się obecnie w Komitecie Stałym Rady Ministrów projekt ustawy, która ma zreformować polski ustrój ochrony praw lokatorów, rozszerzyć sytuacje i pozycje w gminach konsekwentnie realizujących zabezpieczenie potrzeb mieszkaniowych najuboższym. Ustawa ma także doprowadzić do większej symbiozy publicznego rynku mieszkaniowego z prywatnym rynkiem mieszkaniowym. Jest to na stronach internetowych, można się z tym zapoznać. Za tą regulacją nie idą pieniądze, a śmiem twierdzić, że ona jest więcej warta niż dziesiątki milionów złotych wydawanych w ramach programów mieszkaniowych. Bo będzie sytuowała polski rynek mieszkaniowy po upływie kilku lat jej wdrażania także przez samorządy gminne w innej, bardziej nowoczesnej perspektywie mieszkaniowej, którą wszyscy oczekujemy.

Myślę, że błędne jest trzymanie się wyłącznie liczb, kiedy to, na przykład, rynek popytowy sam reguluje zdolność absorpcji tego, co rynek podażowy wytwarza, a może wytworzyć znacznie więcej, ponieważ taka jest sytuacja rynku popytowego, jaka wynika z sytuacji gospodarczej. Wytwarzanie przekonania, że można tylko pieniędzmi budżetowymi uleczyć sytuację w polskim mieszkalnictwie, jest w wysokim i błędnym, że tak powiem, pułapie i horyzoncie. W szczególności, że ten horyzont jest określany od kilku lat przy każdej prawie ustawie budżetowej.

Odnosząc się do pytania szczegółowego pana posła Piechocińskiego. Bank Gospodarstwa Krajowego przeprowadził ankietę wśród gmin pytając, na jakie przedsięwzięcia socjalnego budownictwa mieszkaniowego gminy chciałyby otrzymać pieniądze, a przede wszystkim, w jakiej kwocie. Okazało się, że gminy określiły zapotrzebowanie na rok 2013 zbliżony do kwoty 90.000.000 zł. Stąd w budżecie w sposób rozumny i planowany, a nie emocjonalny, rząd przewidział 90.000.000 zł; jest to zapisane.

Przypomnę również, że program budownictwa socjalnego rozwija się od kilku lat stopniowo. Wynika to z możliwości absorpcji środków publicznych państwowych przez gminy, które wydatkują na ten cel środki publiczne samorządowe. W roku bieżącym w edycji jesiennej właśnie, osiągnęliśmy po raz pierwszy wykonanie tego planowanego wysiłku budżetu państwa na rok 2012 w sposób zadowalający. Około 66.000.000 zł gminy zaabsorbowały. Proszę państwa, to oznacza, że jest to kwota większa niż dla kilku lat poprzednich w całości. Mówmy o sukcesach, które wynikają także z realnej, mozolnej pracy państwa, rządu, we współpracy z samorządami, które na niektóre produkty, niestety, muszą uzyskiwać zgodę lokalnej społeczności. Nie mogą podejmować decyzji poprzez organy samodzielnie.

Jeśli chodzi o kwoty wynikające z nowej perspektywy finansowej, nie ukrywam, że mamy w pewnym sensie poczucie wśród zespołu zajmującego się budownictwem mieszkaniowym, że jest to szansa, z której należy skorzystać. Miniona perspektywa finansowa spowodowała na przykład, jeżeli państwo pamiętają, konstruowanie regionalnych programów operacyjnych. Nastąpiło pewne wycofanie się samorządów regionalnych z podjęcia odważnej próby absorpcji środków z Unii Europejskiej_na przykład na rewitalizację miast i miasteczek. Ta próba może być ponowioną. Będzie ona oczywiście otrzymywała odpowiednie wsparcie, jeżeli takie będzie zgłaszane zapotrzebowanie przez samorządy regionalne. Bo te będą decydowały o poziomie wydatkowania środków na politykę mieszkaniową jako taką.

Wracając do kwestii związanych w ogóle z częścią 18, czyli z oddziaływaniem poprzez budżet państwa na to wszystko co się dzieje w mieszkalnictwie. Szanowni państwo, odpowiedzią na szereg kwestii, które tutaj padły i zostały wyrażone; za emocję dziękuję, do ich treści mogę się odnieść tylko w sposób dyskusyjny. Jest faktem, że od kilku lat poziom wykonywania po stronie podaży we wszystkich segmentach, z wyjątkiem segmentów komunalnych, do których docieramy z dużą trudnością, polskiego budownictwa mieszkaniowego, jest największy w tym dwudziestoleciu. I to jest jedyna odpowiedź, która może być obiektywna, ponieważ ona jest oparta o liczbę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuje bardzo. Panie ministrze. Czas na polemikę będzie na innym posiedzeniu. Niemniej jednak nie mogę pańskiego głosu pozostawić bez odpowiedzi. Bo oto życzę panu, żeby modernizował pan polską kolej, budował pan drogi, wspierał szkolnictwo i wspierał służbę zdrowia bez pieniędzy. Niech pan wszystkim życzy dobrze. I kropka.

Pana słowa można by zawrzeć w propozycjach budżetowych na 2013 rok tak: życzę wszystkim dobrze, miejcie się dobrze, jakoś przeżyjcie. Chcę panu przypomnieć, bo pan doskonale o tym wie, ale dzisiaj pan o tym zapomniał: 80% inwestycji mieszkaniowych w Europie i chociażby w Stanach Zjednoczonych to kasy oszczędnościowo-budowlane. W Niemczech są to Sparbaukasse. Kasy te korzystają ze wsparcia budżetu państwa. To kasy, które doskonale funkcjonują nie tylko w Niemczech, ale po 89 roku także na Węgrzech, w Czechach, na Słowacji i w innych państwach Unii Europejskiej. To wreszcie narodowe fundusze mieszkaniowe, które zdały egzamin chociażby w Wielkiej Brytanii czy w Stanach Zjednoczonych.

Ale tych funduszy, tych programów, tych kas oszczędnościowo-budowlanych nie da się zorganizować bez pomocy budżetu państwa, tak jak nie zorganizowano szerokich programów mieszkaniowych we Francji czy chociażby w Skandynawii. We Francji o problemie mieszkaniowym zapomniano. Dlaczego? Bo wdrożono narodowy program budownictwa mieszkaniowego. Może on się tak nie nazywał wprost, ale generalnie zawsze chodziło o to samo. Dzięki temu zresztą pobudzono gospodarkę w sektorze budowlanym i około-budowlanym.

Jeszcze raz powtórzę: panie ministrze, szacunki i eksperci mówią wyraźnie – jedno miejsce pracy w budownictwie to cztery miejsca pracy w gospodarce. Proszę, niech pan nie zakłamuje rzeczywistości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W trakcie dyskusji został zgłoszony wniosek o negatywne zaopiniowanie części budżetowej 18. Proszę bardzo.

Kto jest za przyjęciem tego wniosku? Prosiłbym o policzenie głosów. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

„Za” 9 posłów, 10 – „przeciw”, nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Głosujemy wniosek o pozytywne zaopiniowanie części budżetowej 18. Proszę bardzo.

Kto jest „za”? Dziękuję bardzo. Kto jest „przeciw”? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

„Za” 11 posłów, 7 – „przeciw”, 1 się wstrzymał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek uzyskał akceptację Komisji. Część budżetowa 18 uzyskała pozytywną rekomendację.

Część budżetowa 21 – Gospodarka morska. Proszę bardzo. Pani minister Wypych-Namiotko. Proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Prezentacja planów budżetowych dla części 21 – Gospodarka przedstawia się następująco. W dochodach obserwujemy zdecydowany wzrost. Jest to wynik zmian wprowadzonych do ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W ustawie dokonano zmian natury finansowej, w wyniku których zniesiono bariery administracyjne przy wznoszeniu i wykorzystaniu sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Dzięki temu została rozpoczęta akcja wnioskowania o budowę farm wiatrowych na morzu. Z tego tytułu jest tak zdecydowany przyrost dochodów. Pozostałe dochody w zasadzie pozostają bez zmian.

Jeśli chodzi o wydatki w części budżetowej 21 – Gospodarka morska, obserwujemy mniejszy ich poziom niż w roku 2012.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani minister, poczekamy 30 sekund, bo przedstawiciele części budżetowej 18 chcą opuścić salę. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

W sferze wydatków budżetu państwa na część 21 – Gospodarka morska obserwujemy mniejsze prognozowanie niż w roku 2012 mniej więcej na poziomie 82%. To jest kwota około 777.000.000 zł. Zmiana wynika przede wszystkim ze sfinalizowania pewnych inwestycji. Konkretnie największy wpływ na ten spadek wydatków ma redukcja wydatków na budowę falochronu osłonowego w Świnoujściu. W bieżącym roku była to mniej więcej kwota 400.000.000 zł, a w roku 2013 będzie to już ponad 267.000.000 zł.

Biorąc pod uwagę strukturę wydatków, mamy około 100.000.000 zł na dotacje dla Akademii Morskich w Gdyni i Szczecinie. Świadczenia na rzecz osób fizycznych to jest kwota około 5.000.000 zł. Pozostałe wydatki bieżące jednostek budżetowych, to jest kwota 324.000.000 zł. Wydatki majątkowe utrzymają poziom także około 323.500.000 zł. Współfinansowanie własne projektów z udziałem środków Unii Europejskiej wyniesie ponad 20.000.000 zł.

Jeżeli chodzi o wynagrodzenia, to wiadomo, sytuacja pozostaje bez zmian na poziomie roku 2012. Jeśli chodzi o wydatki bieżące, to kontynuujemy inwestycje, które są już zaczęte, jak również inwestycje realizowane w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Jeśli chodzi o wydatki majątkowe, to jak powiedziałam, największą pozycję stanowi kwota ponad 267.000.000 zł na budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Kwotę 3.000.000 zł zaplanowano na program wieloletni pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Chciałam podkreślić, że ten projekt jest w pewnym sensie zamrożony. Wynika to z tego, że cały czas pracujemy nad przygotowaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i uzupełniamy inne braki, którymi ten program był obarczony.

Następnie jednym z ważniejszych projektów jest przebudowa nabrzeża wydmowego w porcie Łeba, co wiąże się z już dużym zużyciem tego nabrzeża; jest to też inwestycja kontynuowana. Inna inwestycja kontynuowana, to tor wodny na Wiśle Śmiałej. Pozostałe inwestycje są już drobne, nie będę wnikała w szczegóły. Jedną z nowości jest uzupełnienie taboru pływającego dla Kapitanatu Portu Gdańsk.

Jeśli chodzi o współfinansowanie projektów z udziałem środków unijnych, to potrzebujemy aż około 20.000.000 zł. Oznacza to, że w sumie wydatki z funduszy unijnych zaprojektowane są mniej więcej na kwotę prawie 170.000.000 zł.

Jeżeli chodzi o ratownictwo morskie, to planujemy niższą kwotę z tytułu zamknięcia pewnych projektów i programów – około 35.000.000 zł. Na administrację publiczną planujemy kwotę 13.176.000 zł, w których to wydatkach uwzględniamy środki na wdrożenie Systemu Elektronicznego Obiegu Dokumentów czy na Program Operacyjny Pomoc Techniczna. Ten ostatni dotyczy obsługi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W sumie mamy na te zadania około 12.500.000 zł, razem z pozycją „placówki zagraniczne” i umowami dla Instytutu Gospodarki Wodnej czy dla finansowania działal-

ności związanej z zabezpieczeniem połączenia radiofonicznego na morzu w naszej strefie morskiej.

Wydatki na Izby Morskie pozostają na podobnym poziomie jak w roku 2012. Szkolnictwo wyższe ma wykazane 99% dotacji w stosunku do roku bieżącego. Zmiana spowodowana jest tym, że w roku 2012 Akademia Morska w Szczecinie miała jeszcze współfinansowanie do projektu unijnego, który był realizowany w Kołobrzegu. Jest to ośrodek szkolnictwa dla rybaków. Obecnie tego typu środki są zabezpieczane w rezerwach celowych.

Jeżeli chodzi o wieloletni „Program ochrony brzegów morskich", to projektowane wydatki pozostają na poziomie roku bieżącego. I w zasadzie to wszystko. Czyli budżet w części 21 – Gospodarka morska jest zrównoważony i rozsądnie policzony, bez szaleństwa, biorąc pod uwagę kryzysową sytuację nie tylko w Polsce, ale przede wszystkim na świecie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Pan poseł Bodio, a później pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Panie przewodniczący, pani minister. Powiedziała pani, że budżet jest bez szaleństw na kryzysowe czasy. Chciałbym podkreślić, że na mocno kryzysowe czasy. Mamy do czynienia z kontynuacją rozpoczętych wcześniej inwestycji; kontynuowana jest budowa falochronu w Świnoujściu i drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Trwa też przebudowa nabrzeża wydmowego w porcie Łeba i toru wodnego na Wiśle Śmiałej. To są wszystko kontynuacje.

Pani minister raczyła wspomnieć o wzroście dochodów wynikającym z budowy farm wiatrowych w obszarze Bałtyku. Chciałbym zadać pytanie. Czy ministerstwo odpowiedzialne za gospodarkę morską przewiduje jakiekolwiek działania promujące tego typu działalność, aby, z jednej strony, zwiększyć podaż energii odnawialnej w kraju, a z drugiej strony – zwiększyć wpływy do budżetu? Czy jakiekolwiek działania w tym zakresie na przyszły rok zostały zabezpieczone?

Także chciałem zapytać o wsparcie polskiej bandery, której sytuację wszyscy znamy i wiemy, że jest ona niewesoła. W tej chwili dokładnie, równolegle z posiedzeniem naszej Komisji, na sali plenarnej toczy się debata nad projektem ustawy tonażowej. Nie miejmy złudzeń – ta ustawa nie poprawi sytuacji polskiej bandery, nie zwiększy wpływów do polskiego budżetu. Stąd moje pytanie do pani minister, jakie działania resort planuje w kierunku wsparcia polskiej bandery oraz w kierunku rozwoju farm wiatrowych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Zmniejszenie wydatków budżetowych w dziale 600 – Transport i łączność o ponad 22% jest nawet dużo większe, niż można by przyjąć i odnieść do sytuacji kryzysowej w gospodarce. Jednak ze wszystkich innych działów resortu transportu, dział 600 jest potraktowany najgorzej w ramach tego budżetu. W żadnym innym dziale nie ma tak dużego spadku wydatków. Mam na myśli poszczególne działy transportu. Mamy obniżenie wydatków o 22%. To jest największy procentowy spadek wydatków. To znaczy, że sprawy morskie w zakresie zainteresowania resortu znalazły się na najgorszym miejscu, na końcu. Należy ubolewać z tego powodu.

Chciałbym też podkreślić, że mamy już siódmy z kolei rok, w którym po kilka milionów złotych jest przeznaczanych na różnego typu opracowania dokumentacji na budowę drogi morskiej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Jest to jedna z ważniejszych inwestycji, jeśli chodzi o możliwości funkcjonowania naszej gospodarki morskiej, przewozu towarów i żeglugi. Teraz znowu w budżecie przyszłorocznym pojawia się gdzieś tam kwota 3.000.000 zł. A w końcu to już będzie szósty rok budżetowy, kiedy program został uruchomiony i cały czas nie możemy sobie poradzić z fazą wstępną. Należałoby

odnieść się do tego jak długo trwać będzie taka sytuacja i dlaczego tak się dzieje? Dlaczego ta inwestycja jest traktowana tak po macoszemu?

Następna sprawa bardzo istotna. Na poprzednim posiedzeniu Komisji dyskutowaliśmy bardzo mocno o sprawach związanych z ochroną przeciwpożarową. Jeśli odniesiemy się do wydatków budżetowych związanych z ratownictwem morskim, którego zadaniem jest zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, to musimy pamiętać o działaniach związanych ze sprawami przeciwpożarowymi. Wiąże się to z organizacją akcji ratunkowych związanych z pożarami zarówno w portach, jak i na morzu.

W związku z tym całkowite pominięcie już od kilku lat tej działki we wszystkich wydatkach majątkowych wydaje się poważnym zagrożeniem na przyszłość. Z tego tytułu też uważam, że to jest błąd. Chciałbym prosić o odpowiedź na te dwie kwestie i ustosunkowanie się do nich pani minister.

Stawiam wniosek o odrzucenie projektu budżetu w tym zakresie. Przyczyna? Jest on zmniejszony aż o ponad 22% w stosunku do roku 2012.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że chodzi o negatywną …?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

O negatywną opinię.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Części 21, tak?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W części 21, konkretnie dotyczącej działu 600 – Transport i łączność.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. Dziękuję bardzo.

Pan poseł Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Otóż, po pierwsze, chciałbym gorąco poprzeć wnioski pana przewodniczącego Tchórzewskiego dotyczące projektu przekopania Mierzei Wiślanej. Jest to jeden z najważniejszych projektów transportowych Polski. To oznacza uruchomienie portu w Elblągu, aktywizację polskiej części Zalewu Wiślanego. To jest też uruchomienie gospodarki Polski północno-wschodniej.

Przez kolejne już lata ponoszone są tak niewielkie nakłady na ten projekt i ciągle jesteśmy w tym samym miejscu, bo w fazie tworzenia dokumentacji i na badaniach dotyczących konsekwencji przekopania Mierzei Wiślanej. Niestety, nie ma znaczącego postępu tych prac i chociażby z tego względu jest godny poparcia najdalej idący wniosek pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Ale też chciałbym zwrócić uwagę na zagadnienia związane z utrzymaniem brzegów morskich, szczególnie brzegów Zalewu Wiślanego. Od wielu lat ponoszone nakłady są dalece niewystarczające. Ta część Polski staje się takim zaniedbanym, niechcianym zaułkiem. My- ślę, że nie powinien mieć miejsca kolejny rok, w którym budżet w sposób tylko minimalny zasila wsparciem gminy zalewowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Myślę, że w naszej opinii powinna się znaleźć czytelna uwaga skierowana do Komisji Finansów Publicznych, aby znalazła dodatkowe 10.000.000 zł w najbliższych latach w stosunku do tego, co proponuje rząd, na pogłębienie toru wodnego do polskiego portu Szczecin. Dlatego że w ostatnich latach ten tor wodny ulega poważnym zakłóceniom i zamuleniu. To jest poważne niebezpieczeństwo.

Dużo mówimy w kontekście zagrożenia, często tylko publicystycznego, rurami gazowymi na dnie morskim i wokół tego koncentruje się dyskusja w Polsce, podczas gdy przez kilka ostatnich lat ze względu na ograniczenie nakładów finansowych w tym obszarze,

jakość toru wodnego portu Szczecin dramatycznie się pogarsza. I byłoby źle, gdybyśmy tylko korzystali z zachodniej części tego toru wodnego. Nie znam się na hydrologii, ale z tego, co pamiętam, taka jest sytuacja. Pani minister pewnie mnie skoryguje.

Wnoszę więc do Komisji, aby czytelnie zapisać w opinii, aby Komisja Finansów Publicznych, która w końcówce prac nad budżetem dysponuje także kwotami zaoszczędzonymi w niektórych pozycjach, starała się z uwagi na racje państwa i gospodarki morskiej wyasygnować niedużą w końcu kwotę. Myślę, że znajdziemy aprobatę ministra finansów na dodatkowe 10.000.000 zł na intensywniejsze niż dotąd prace nad pogłębieniem toru wodnego do portu Szczecin.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam pytanie do pana ministra. 400.000 zł na utrzymanie dróg krajowych; przepraszam – 400.000.000 złotych na bieżące utrzymanie dróg krajowych. Co można zrobić za 400.000.000 złotych?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Teraz mówimy o gospodarce morskiej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Mówimy teraz o sprawach morskich, nie o drogach krajowych? Przepraszam bardzo. Przestrzeliłem. Przepraszam, pani minister.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są jeszcze inne głosy w tej sprawie?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Morze nasze morze, mamy rozkaz cię utrzymać, albo na dnie…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że nie ma więcej zgłoszeń. Zostały zgłoszone następujące propozycje. Dwie. Pierwsza dotyczy negatywnego zaopiniowania działu 600 – Transport i łączność w części 21- Gospodarka morska. Proszę bardzo.

Kto z pań i panów posłów jest za negatywną rekomendacją działu 600? Poproszę o powtórne podliczenie głosów. Niektórzy posłowie są już przy części 39 – Transport, dlatego jest taki problem.

Proszę bardzo. Kto jest za przyjęciem tego wniosku? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

10 posłów „za", 13 – „ przeciw", nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Teraz wniosek o pozytywne zaopiniowanie całej części 21 – Gospodarka morska. Wniosek ten konsumuje również pozytywną rekomendację dla działu 600.

Kto jest za pozytywną rekomendacją części budżetowej 21 – Gospodarka morska? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

„Za" 14 posłów, 7 – „ przeciw", 3 wstrzymało się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Część budżetowa 21 – Gospodarka morska uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Część budżetowa 26 – Łączność. Informuję, że pani minister Olszewska jest w tej chwili na posiedzeniu w Senacie. Dlatego też, i myślę że dla wszystkich jest to zrozumiałe, tej części budżetowej nie będziemy rozpatrywać w tej chwili.

Przechodzimy do części budżetowej 39 – Transport. Proszę bardzo; pani minister Wolińska-Bartkiewicz.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Część budżetowa 29 – Transport. Największy udział w wydatkach naszego resortu. Całość wydatków w tej części to 6.852.216.000 zł. Dochody zaplanowane w części 39 to kwota 1.610.495.000 zł, co stanowi prawie 130% w stosunku do roku obecnego. Oczywiście, największa część jest po stronie wydatkowej.

Jeśli chodzi o projekt planu na 2013 rok w stosunku do ustawy budżetowej obowiązującej w tym roku, to mamy wzrost wydatków w całej części 39 o 6,8% . Czyli relacja w stosunku do br. wynosi 106,8%.

Proszę zwrócić uwagę, że zwiększamy wydatki w dziale 600 – Transport i łączność. Jest to wzrost o 107,3% w porównaniu do ustawy budżetowej na 2012 rok. Natomiast obniżamy wydatki w dziale 750 – Administracja publiczna. W materiałach macie państwo porównanie z rokiem 2012; 88,6%.

Wydatki budżetu państwa w części 39, to 6.852.216.000 zł, z tego na dotacje 2.042.111.000 zł, na świadczenia na rzecz osób fizycznych – 6.389.000 tys. zł, na wydatki bieżące jednostek budżetowych – 2.678.977.000 zł, na wydatki majątkowe – 1.941.847.000 zł i na współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej – 182.892.000 zł.

W informacji przekazanej Komisji macie państwo pokazane wszystkie wydatki, głównie w dziale 600 – Transport i łączność, rozpisane bardzo szczegółowo. Nie będę ich zatem omawiać, gdyż zajęłoby to nam bardzo dużo czasu. A myślę, że państwo posłowie mają pytania do każdej części budżetowej. Myślę, że taka konwencja byłaby dobrze przyjęta, gdybyśmy rozmawiali na konkretne tematy.

Jeżeli chodzi o dwa fundusze, które towarzyszą realizacji zadań w zakresie części transportowej, mamy Fundusz Kolejowy i Krajowy Fundusz Drogowy. Macie państwo przedstawioną informację na temat planowanego wykorzystania Funduszu Kolejowego na 2013 rok. W całości plan obejmuje 988.000.000 zł po stronie wydatków.

Macie państwo drugą informację na temat planu rzeczowo-finansowego Krajowego Funduszu Drogowego. Na przyszły rok Fundusz ma zaplanowane wydatki w wysokości 20.200.000.000 zł. Myślę, że takie są ogólne informacje na temat części budżetowej 39 – Transport. Na posiedzeniu Komisji są ze mną osoby odpowiedzialne za poszczególne gałęzie transportowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mamy krótką prośbę dotyczącą poprzedniej części budżetowej. Poprosilibyśmy, aby odpowiedzi na zadane pytania zostały Komisji przekazane na piśmie.

Pan poseł Szmit, a później pan poseł Adamczyk i pani poseł Paluch. Proszę nie ingerować w chęć wypowiedzi pana posła Szmita. Rozumiem, że jak pan poseł zrezygnuje, to nie udzielę mu już głosu w tej części. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otóż może zacznę troszeczkę nietypowo. Mianowicie myślę, że wszyscy wiemy, ale ciągle o tym zapominamy, że budżet jest opracowywany przez rząd od roku 2009 nie tylko w układzie tradycyjnym, ale też w układzie zadaniowym. Pozwoliłem sobie spojrzeć jak w układzie zadaniowym jest przedstawione zagadnienie transportu. Całe funkcjonowanie państwa w układzie zadaniowym jest przedstawione w 22 funkcjach. Funkcja 19, to właśnie funkcja transportowa. Istotą budżetu zadaniowego jest takie kierowanie środków, aby osiągać określone cele. Cele są mierzone przez mierniki, które jak zakładamy, będą nam pokazywały skuteczność naszego działania.

Niestety, w dziale transport w części dotyczącej transportu drogowego, mamy tylko dwa najbardziej prymitywne wskaźniki. Mianowicie pierwszy wskaźnik mówi o tym ile dróg zostało wybudowanych, dróg ekspresowych i autostrad. Drugi wskaźnik mówi ile dróg zostało zmodernizowanych i wyremontowanych.

Wydaje się, że jeżeli tylko będziemy mierzyli rozwój kraju ilością kilometrów wybudowanych dróg, a nie zastanawiali się na ile poprawia się łączność, na ile poprawia się spójność komunikacyjna kraju i na ile działamy na rzecz wykluczeń transportowych poszczególnych regionów, to, niestety, będziemy – i to trzeba jasno powiedzieć – marno-

wali bardzo dużo pieniędzy. I, tak naprawdę, nie osiągając celów, o które nam wszystkim chodzi.

W związku z tym pierwszy wniosek, który, wydaje się, Komisja powinna przyjąć – aby w zadaniu 19 dotyczącym transportu zastosować większą liczbę mierników przy opisywaniu budżetu w układzie zadaniowym. Mierniki te powinny być bardziej rozwinięte. Oczywiście, nie namawiam do tego, aby ich było 20 czy 30, ale, aby przynajmniej zostały uwzględnione takie, które odnoszą się do podnoszenia spójności komunikacyjnej kraju. Niestety, w tym obecnym układzie tego się nie dowiemy.

Druga część. Szanowni państwo. Otóż, pan premier w swoim wystąpieniu 12 października zadeklarował bardzo daleko idące zwiększenia nakładów na drogi. Padła kwota 40.000.000.000 zł. Koleżanka z Platformy Obywatelskiej mi podpowiada, że 43.000.000.000 zł. Bardzo dobrze. Natomiast szanowni państwo, w dokumentach, które otrzymaliśmy, nie ma na ten temat ani śladu. Nie ma na ten temat ani śladu ani w projekcie Krajowego Funduszu Drogowego, ani w projekcie budżetu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W związku z tym, szanowni państwo, składam wniosek. Albo do pracy na posiedzeniu Komisji otrzymamy pełen materiał, to znaczy taki, który uwzględni również obietnice, które pan premier składał, a dotyczą one realizacji inwestycji w roku 2013, albo kompetentny minister – już nie będę fatygował samego premiera – oświadczy, że żadna z tych obietnic nie dotyczy roku 2013. I że w roku 2013 te obietnice nie będą realizowane. I to jest tyle, ile na ten temat można powiedzieć, dodając tylko, że wydatki Krajowego Funduszu Drogowego, który jest głównym narzędziem finansowania modernizacji dróg, mają być w przyszłym roku ograniczone o blisko 10.000.000.000 zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Wniosek formalny. Otóż, nie wiem czy jest na sali prezes zarządu Grupy PKP SA, pan Karnowski. W związku z tym, że część omawianych propozycji finansowych na rok 2013 dotyczy PKP SA, w przypadku nieobecności pana prezesa wnoszę o ogłoszenie przerwy i spowodowanie, aby pan prezes był obecny na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Proszę traktować ten wniosek jako wniosek formalny. To jest wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek formalny, który nie może być głosowany, dlatego że w przypadku ustawy budżetowej w posiedzeniu uczestniczą osoby desygnowane przez premiera do reprezentowania rządu w tej sprawie. I taką osobą jest pani minister Wolińska-Bartkiewicz i pan minister Jarmuziewicz, a także pozostali ministrowie. I oczywiście także pan minister Massel, jeśli chodzi o kolej. Wniosek jest więc akurat nie na tym poziomie i nie przy tej dyskusji.

Proszę bardzo. Czy są następne zgłoszenia?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wniosek formalny proszę poddać pod głosowanie. Zgodnie z regulaminem Sejmu, każdy poseł uczestniczący w posiedzeniu, członek Komisji Infrastruktury, ma prawo złożyć wniosek dotyczący przebiegu posiedzenia. W związku z tym zgłaszam wniosek o przerwę i spowodowanie, aby w dalszej części posiedzenia Komisji uczestniczył prezes Grupy PKP SA, pan Karnowski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Kto z pań i panów posłów jest za ogłoszeniem przerwy? Proszę bardzo. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Łasicka-Nojszewska

9 posłów „za”, 15 – „przeciw”, 3 wstrzymało się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam drugi wniosek formalny. Na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które było również związane z oceną sytuacji PKP oraz zagadnieniami inwestycyjnymi, źle rozpoznałem prezesa zarządu spółki Polskie Linie Kolejowe. Myślałem, że pan prezes jest obecny. Chciałem się teraz upewnić, czy prezes zarządu Polskich Linii Kolejowych jest obecny dzisiaj na posiedzeniu poświęconym kwestii budżetu. Jeśli nie, to składam taki sam wniosek, jaki złożył pan poseł Adamczyk, o ogłoszenie półgodzinnej przerwy w posiedzeniu i poproszenie pana ministra Jarmuziewicza, aby wezwał jednego i drugiego prezesa na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Uważam, że ich obecność na posiedzeniu jest czymś elementarnym. Na posiedzeniu obecni są przedstawiciele kierownictw wszystkich instytucji podległych panu ministrowi z całym zapleczem, za wyjątkiem tych osób, które, przepraszam za kolokwializm, biorą dziesiątki tysięcy złotych na kontraktach menedżerskich i od kwietnia nie pojawili się na posiedzeniach Komisji Infrastruktury.

Uprzejmie proszę również koleżanki i kolegów z Platformy Obywatelskiej, żeby wyciągnięto również jakieś wnioski natury etycznej i żeby wsparli ten wniosek. Może w końcu ci ludzie się zjawią, może ich poznamy, żebyśmy się nie mylili, jak oni wyglądają. Bo pan przewodniczący Adamczyk na poprzednim posiedzeniu pytał chyba, jak wygląda prezes zarządu PKP SA, tak? Ja pytam, jak wygląda prezes zarządu Polskich Linii Kolejowych SA.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek o przerwę w obradach był już głosowany, więc nie będziemy tego wniosku głosować. Proszę bardzo, czy są inne zgłoszenia? Nie ma innych zgłoszeń. Proszę, pani poseł.`

Poseł Anna Paluch (PiS):

Już dawno się zgłaszałam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zgoda, ale proszę się przypomnieć. Proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, ja się cierpliwie zgłaszam od początku omawiania tego punktu, a pan jakoś tego nie dostrzega. Pozwolę sobie złożyć jedno pytanie; koledzy mnie wyręczyli w uwagach natury ogólnej dotyczących wydatków drogowych. Ja sobie pozwolę zapytać o plany odnośnie do drogi S7. Z przykrością muszę stwierdzić, patrząc od północy, że inwestycje się kończą bodajże na województwie świętokrzyskim, na Jędrzejowie, na Skarżysku. A ja z uporem pozwolę sobie przypomnieć panu ministrowi i wszystkim odpowiedzialnym osobom, że prawie dwa lata temu wypadł z programu budowy dróg krajowych odcinek drogi S7 Lubień-Rabka. Tam nie ma żadnych przeszkód, tam nie ma żadnych przeciwwskazań. Nikt przeciwko temu nie protestuje, wszyscy chcą budowy tej drogi. I z bliżej nieznanych powodów dwa lata temu ta inwestycja, liczący siedemnaście kilometrów odcinek drogi S7 z 1800 metrami tunelu, została wycofana.

To jest droga o znaczeniu podstawowym dla całej południowej Małopolski. Żadne funkcje, które są strategiczne dla Małopolski, dla powiatów południowej Małopolski, żadne funkcje turystyczne, rekreacyjne, nie są…Czy można trochę ciszej? Żadne funkcje nie są możliwe do rozwijania w takiej sytuacji, kiedy przy każdym większym święcie, przy każdej dacie, która powoduje wzmożone przejazdy samochodów na trasie Kraków – Zakopane, ta droga jest permanentnie zablokowana, zatkana. Z Zakopanego do Krakowa wraca się 6 godzin. I proszę nie tłumaczyć, że górale protestują, bo tam jest powszechne społeczne oczekiwanie, żeby ta droga była nareszcie budowana.

Pozwoliłam sobie w dniu wczorajszym zadać pani minister pytanie w trakcie dyskusji. Przykro mi to powiedzieć, pani minister, ale nie uzyskałam jednoznacznej, pełnej odpowiedzi na moje pytanie. Dlatego teraz oczekuję odpowiedzi, a właściwie byłoby najlepiej otrzymać odpowiedź na piśmie. I o to proszę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Również przychylam się do tego, aby ta odpowiedź była udzielona na piśmie. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pytanie już w części właściwej; na ile prac wystarczy kwota 400.000.000 złotych przeznaczona na bieżące utrzymanie dróg? Jeszcze niedawno na posiedzeniu Komisji Infrastruktury pochylaliśmy się nad problemem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Oczywiście, jak to zwykle bywa, padały najbardziej niedorzeczne propozycje – podwyższyć wysokość mandatów karnych. W takim bądź razie uczyńcie państwo drogi jedną z dochodowych działalności państwa, jedną z dochodowych dziedzin działalności państwa. Oplećcie państwo całą siecią fotoradarów, a później to, co ostatnio zgłasza policja, zapewne inspirowana, a na pewno za wiedzą premiera Tuska i ministra finansów – podnieście dwu, trzykrotnie wysokość mandatów karnych. Doprowadźcie do tego, żeby mandat karny za przekroczenie prędkości o 20 km/godz. wynosił 1500 albo 2000 złotych.

Natomiast w budżecie państwa, tam gdzie powinna wyrazić się troska o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, zaznaczacie kwoty, które są kwotami opłakanymi. Z punktu widzenia potrzeb bezpieczeństwa w ruchu drogowym są kwotami niewystarczającymi. Pytanie – kto bierze odpowiedzialność moralną za wypadki śmiertelne na polskich drogach? Dzisiaj patrząc na ten budżet, taką odpowiedzialność wezmą na siebie wszyscy ci, którzy zgodzą się na zapisy proponowane w tym projekcie budżetu – 400.000.000 złotych na bieżące utrzymanie dróg.

I to nie są żarty. Możecie państwo zagadać, możecie zaśmiać, możecie wykpić. Tylko przypomnę ostatnie wyniki badań przyczyn tragicznych wypadków na polskich drogach. Podstawową przyczyną jest zły stan dróg. Są koleiny na drogach, jest brak poboczy. Są wszystkie wady techniczne jezdni, które przyczyniają się do zwiększonej ilości wypadków drogowych.

Jeżeli przyjmiecie już ten budżet, będę państwu każdorazowo przypominał dzisiejszy dzień i kolejne dni, kiedy pochylaliśmy się nad projektem budżetu. 400.000.000 złotych na remonty bieżące dróg, to jest czysta kpina. To jest zgoda na to, aby śmiertelność w wypadkach drogowych w Polsce była jedną z najwyższych w Europie i jedną z najwyższych na świecie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy są inne zgłoszenia? Proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Pan poseł Szmit poruszył bardzo ważną kwestię natury metodologicznej. Ona, jak myślę, jest potrzebna do pewnego szerszego skomentowania. Ostatnio spotkałem się z panem profesorem Komornickim. To był ten przedstawiciel grupy naukowców z Polskiej Akademii Nauk, który na etapie prac eksperckich nad koncepcją zagospodarowania przestrzennego kraju odpowiadał właśnie za analizy związane z dostępnością transportową i kosztami. I wraz z zespołem kilku swoich młodych współpracowników pan profesor przedstawił bardzo interesujące obserwacje dla kilku obszarów kraju. Na przykład, jakie konsekwencje dla Podkarpacia ma autostrada A4, wyłącznie w wymiarze dostępności, aktywności społecznej i transportowej, itd. Myślę, że byłoby dobrze, aby nasza Komisja jednak się z tą materią zmierzyła. Ale już bez tak wojowniczego nastroju, jaki panuje dzisiaj, bo to jest zrozumiałe; pracujemy nad budżetem, więc jest dużo polityki.

Dlatego że, panie pośle, z mojej wiedzy, z mojego przekonania, nie wystarczy tylko wpisać jeszcze jedno czy dwa kryteria oceny budżetu zadaniowego. Jeśli nie będą one sprecyzowane, jak na przykład mierzy się dostępność transportową, to w budżecie zadaniowym będzie to tylko poszerzenie części tekstowej, bez konsekwencji. Dlaczego twierdzę, że to, co pan poseł poruszył, jest tak ważne i istotne? Między innymi, właśnie dlatego, że zaczynamy być w obszarze drogownictwa na minusie w stosunku do potrzeb, z wyjątkowym niedoborem środków, które musimy skierować na dokończenie zadań i rozpoczęcie nowych zadań.

W związku z tym tak bardzo istotne są czytelne kryteria kolejności podejmowania decyzji, ogłaszania przetargów na różne nowe inwestycje, domykania tego co jest w rządowym programie budowy dróg. A także korelacji tego, co robi się na drogach krajowych i na drogach samorządowych, głównie powiatowych i wojewódzkich.

I druga sprawa. Zwracam uwagę, żebyśmy nie odkrywali kolejny raz nowych spraw tylko dlatego, że jest transmisja z obrad naszej Komisji. Przypomnę, że na koniec tego roku Krajowy Fundusz Drogowy będzie miał ponad 42.000.000.000 złotych zobowiązań. I to jest za wiedzą tej Komisji, a jeśli nie za wiedzą, to wykazujemy swoją niekompetencję. Przypomnę też, że znaczną część w dochodach Krajowego Funduszu Drogowego stanowi refundacja środków unijnych. Kiedy popatrzymy na cykl wykorzystania środków unijnych na drogach krajowych, refundacja za rok 2012 jest mniejsza niż było to w latach poprzednich.

Przypomnę też, że trzeba czytać razem wszystkie te budżetowe kwestie. A więc patrzeć nie tylko na zawartość środków w budżecie, ale i na zawartość środków w Krajowym Funduszu Drogowym. Akurat w tym Funduszu na utrzymanie dróg w rozumieniu, o którym mówił mój przedmówca, pan poseł Adamczyk, jest jeszcze 160.000.000 złotych. Zgadzam się, że w poprzednich latach środków było zdecydowanie więcej. Zgadzam się, że poprzednio korzystaliśmy z kredytów Banku Światowego, także z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego. I te środki nie tylko bardzo racjonalnie poprawiły jakość nawierzchni drogowych, a tym samym stanu bezpieczeństwa na drogach, ale były bardzo dobrze wykorzystane. Służyły także podtrzymaniu kondycji przedsiębiorstw wykonawstwa drogowego zaangażowanych właśnie w tych prostych robotach typu frezowanie, wylewki, małe roboty towarzyszące, stabilizacja korony drogi. Warto, żeby rządowi przypomnieć o takich możliwościach.

I chcę też z całą mocą jeszcze raz powtórzyć, że w raporcie Najwyższej Izby Kontroli o stanie bezpieczeństwa na drogach odwrócono trochę proporcje i pokazując piramidę, zwrócono szczególną uwagę na stan infrastruktury. Ale w dalszym ciągu w polskiej rzeczywistości, o czym świadczą wszystkie ekspertyzy i analizy, największym problemem jest nadmierna prędkość pojazdów. Oczywiście, w różny sposób ją definiujemy, ale to jest podstawowa przyczyna wypadków drogowych. Stąd, między innymi, proszę i błagam, żeby nie budować takiego prostego przesłania, które z łatwością znajdzie akceptację w społecznym odbiorze. Przesłania, że system ograniczeń prędkości i sterowaniu ruchem drogowym, jest przede wszystkim podyktowany potrzebami fiskalnymi ministra finansów czy drogownictwa.

Bo jeżeli będziemy tak to przekazywać w tej formule, to nie tylko przejmą to tabloidy, ale każda władza, każdy rząd nawet z ministrem Andrzejem Adamczykiem w przyszłości, będzie później miał problemy ze zdroworozsądkowym poglądem w walce z główną patologią na polskich drogach. Koledze posłowi życzę, aby sprawdził jak to jest. Bo obok jakości infrastruktury, nadmiaru dróg jednojezdniowych dwukierunkowych o nie najlepszych zabezpieczeniach i braku bezkolizyjnych skrzyżowań, to jednak w dalszym ciągu nadmierna prędkość jest jednym z głównym, jeśli nie głównym statystycznie powodem tego co się dzieje na drogach. Twierdzę, że nie tylko tak jest w statystykach naukowców, którzy zajmują się bezpieczeństwem ruchu drogowego, ale także na co dzień to widzimy na drogach.

Przypomnę, że system fotoradarów został wprowadzony w ponadpartyjnym konsensusie. Udało nam się to wypracować w tej bardzo trudnej materii. Prosiłbym o to, żeby go teraz nie burzyć tylko dlatego, że dyskutujemy nad budżetem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; są jeszcze dwa zgłoszenia, przepraszam – trzy. Rozumiem, że do kwestii drogowych chce się odnieść pan poseł Szmit i pan przewodniczący Adamczyk, a o kolei chce mówić pan przewodniczący Tchórzewski. Może najpierw skończmy z drogami, czyli głos ma pan poseł Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otóż w nawiązaniu do wypowiedzi pana przewodniczącego Piechocińskiego absolutnie niepolemicznie, a jedynie rozbudowując wypowiedź, może ją uzupełniając. Otóż są mierniki, którymi można bardzo obiektywnie opisać i dostępność komunikacyjną i spójność jakiś obszarów. Tutaj naprawdę nie potrzebujemy wielkich odkryć, trzeba je tylko stosować. Oczywiście, wtedy musimy stosować

zupełnie inną politykę. Konieczne byłyby bardzo głębokie zmiany i w myśleniu i w filozofii i w instytucjonalnym oprzyrządowaniu polskiego transportu.

Ale jeżeli chcemy być efektywni, jeżeli chcemy gonić świat, to powinniśmy się od tego świata uczyć. Na świecie tak również się opisuje transport i jego funkcjonowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Piechocińskiemu za życzenia. Panie przewodniczący, ani moim celem, ani marzeniem nie jest tak wysoko ustawiona poprzeczka. Jakkolwiek, ze swojej strony, korzystając z okazji, życzę panu, aby cele, które pan sobie postawił, osiągnął pan w najbliższym czasie. To tak przy okazji.

Zaś przede wszystkim odniesienie do kwestii bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Otóż nie kwestionuję idei, którą przyjęliśmy w ustawie fotoradarowej. Bo, tak jak powiedział pan przewodniczący Piechociński, to była ustawa, która została przyjęta ponad podziałami. Niemniej jednak nie można wyrazić zgody na to, że planowy przychód do budżetu z mandatów karnych za przekroczenie prędkości, które rejestrowane są przez fotoradary, wynosi półtora miliarda złotych, zaś na bieżące remonty dróg przeznacza się jedną czwartą tej kwoty, 25%.

Kiedy mówiłem o opleceniu sieci polskich dróg siecią fotoradarów, nie deprecjonowałem istoty ich funkcjonowania i istnienia. Zaś odnoszę się z dezaprobatą do tych, którzy ustalają takie kwoty na bieżące remonty na drogach w stosunku do zakładanych przychodów z mandatów karnych z fotoradarów. I to jest najistotniejsze. Winszuję tabloidom; niech podchwycą ten oto wątek i niech codziennie przypominają wszystkim, jak rząd troszczy się o bezpieczeństwo na drogach.

Pan przewodniczący Piechociński doskonale wie, że większość katastrof drogowych jako przyczynę posiada etykietę „nadmierna prędkość". Ale nawet zwiększona prędkość przy dobrej nawierzchni, przy dobrej jakości drogi, zapewne nie byłaby przyczyną wypadków. I o tym pan przewodniczący zapewne wie. Bo przekroczenie prędkości na jezdni pełnej 5-procentowych kolein, albo nawet nieprzekroczenie prędkości, może być przyczyną tragicznego wypadku. Jeżeli droga czy jezdnia nie byłaby pełna kolein, pęknięć, dziur i wykrotów, to wówczas można tę prędkość przekroczyć i bezpiecznie z tą przekroczoną prędkością dojechać do punktu pomiaru prędkości jazdy i zapłacić mandat karny. Ale przeżyć.

A państwo proponując te kwoty na bieżące remonty dróg po prostu takiej szansy nie dajecie użytkownikom polskich dróg, dróg krajowych. I to jest w swojej istocie największy problem tych zapisów budżetowych. Tak, że bardzo proszę – nie przenośmy tej debaty na kwestię, co jest bardziej niebezpieczne – czy prędkość, czy niebezpieczne są drogi krajowe utrzymywane w złym stanie technicznym. A dlaczego? Bo nie ma na to pieniędzy, bo oto kolejny raz słowa „damy", „zapewnimy", „przekażemy", „wybudujemy", „wyremontujemy" są tylko i wyłącznie czczym pustosłowiem. To są hasła, które stanowią taki zestaw czczego pustosłowia.

Reasumując, wnoszę o odrzucenie propozycji rządu w tej części naszej debaty. Proszę traktować to jako wniosek formalny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie w dwóch słowach odnieść się jeszcze do dyskusji, która dotyczyła dochodów. Chciałbym przypomnieć, że uchwalając na posiedzeniu naszej Komisji tak zwaną ustawę fotoradarową, przyjęliśmy dużą jej przejrzystość. To Inspekcja Transportu Drogowego ma wyraźnie oznaczyć i oznacza fotoradary, w których jest zainstalowane urządzenie pomiaru prędkości. Radary, które nie są wyraźnie oznaczone i pomalowane z wmontowanym urządzeniem pomiarowym, nie mogą być uznane i jeśli ktoś byłby ukarany za nadmierną prędkość, ma prawo ubiegać się o zwrot pieniędzy.

W intencji autorów ustawy było wyraźnie podkreślone, i o tym decydowaliśmy na posiedzeniu Komisji, że fotoradary mają być ustawione w tych miejscach, gdzie rzeczywiście jest niebezpiecznie. Specjalna komisja ma zbadać czy to miejsce jest szczególnie niebezpieczne i tam ma być ustawiony fotoradar.

Naszą intencją było, żeby w związku z dochodami z mandatów karnych, w miejscach zainstalowania fotoradarów była prowadzona również odpowiednia kampania społeczna na temat przestrzegania zasad prędkości w ruchu drogowym. I w budżecie powinno to znaleźć swoje odbicie Chodzi o miejsca, w których są duże zagrożenia i najczęściej występują wypadki drogowe. Jeśli w takim kierunku by to szło, to trzeba założyć, że będą sukcesywnie spadały wpływy z mandatów związanych z kontrolą prędkości przez fotoradary. To jest główny cel ich ustawienia. W pierwszym etapie po ich zainstalowaniu, kiedy kierowcy jeszcze się z tym nie oswoją z tym, że tam są fotoradary, kary będą częstsze. Główny cel to, żeby w tych właśnie miejscach kierowcy zmniejszali prędkość swoich pojazdów, ze względu na stuprocentową karę. Kto przekracza pewną prędkość, ten otrzyma pewną karę. I to jest jedna rzecz.

Przyjęto założenie, że zwiększenie ilości fotoradarów do ponad 400 sztuk spowoduje wzrost liczby mandatów. Tak może być. Nastąpi to wtedy, kiedy pokażą się odmalowane, nowe główki fotoradarów. Ale w końcowym efekcie trzeba przyjąć, że mandatów nie będzie więcej. Problemem jest jednak to, że ludzie nie przestrzegają dozwolonej prędkości jazdy i znaków jej ograniczenia ustawianych w różnych miejscach. Te znaki są różnie ustawione.

Ostatnio w programach telewizyjnych pokazano w jakich miejscach policjanci się ustawiają dla skontrolowania kierowców. Ustawiają się tak, aby wykonać nałożony na nich plan dochodów z mandatów. Ustawiają się na odcinkach dróg, gdzie nie ma skrzyżowań, gdzie jest droga dwujezdniowa. I gdzie jest ustawiony znak, redaktor to wyraźnie pokazał, ograniczenia prędkości do 60 km/godz. Dalej jest już pusta droga, żadnego skrzyżowania, żadnej możliwości włączenia się do ruchu. I tam jest ustawiony znak. Przecież kierowca wie, że na tym odcinku drogi nie ma niebezpieczeństw i ryzykuje jadąc 80 czy 90 km/godz., bo tam nie będzie policjanta. A on jak raz tam stoi.

I to jest taka kwestia. Przekonanie społeczne, wiem to z wielu spotkań, jest takie, że znaki drogowe nie są ustawione zgodnie z rzeczywistym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu. Nie ma stałego przeglądu znaków, tego czy poprawił się stan drogi, czy sytuacja uległa poprawie. Znaki są ustawiane z pewną intencją. I taki jest odbiór społeczny. Nie twierdzę, że wszędzie tak jest, ale w wielu miejscach tak jest. I taki jest odbiór społeczny. Ludzie mówią – stoi znak ograniczenia prędkości do 60 km/godz. na drodze szybkiego ruchu. Spodziewamy się, że tam może być policjant. Ale nikt w to nie wnika, nikt nie ostrzega; może policjantów nie ma. A tymczasem jak raz policjanci tam się ustawili z radarem. Bo tamten znak drogowy stoi bezsensownie. I to jest taka kwestia, że naszym obowiązkiem, jako Komisji, jest dążyć do tego, żebyśmy doprowadzili do tego, żeby znaki stały w takich miejscach, w których rzeczywiście z taką prędkością trzeba jechać. Takie powinno być nastawienie „od góry", a więc resortu i Generalnej Dyrekcji. Powinny być dokonane próby, żeby rzeczywiście stwierdzono potrzebę ustawienia danego znaku w danym miejscu przy drodze. Żeby nie było tak, że poszedł ktoś i powiedział – tutaj ustawiamy znaki. I na tym koniec. I to jest ta jedna rzecz.

Ale przechodzę do części kolejowej, bo w tej sprawie nie był zabrany głos. Otóż, proszę państwa, w części kolejowej, panie ministrze… Jakoś bezczynnie pan funkcjonuje na posiedzeniu naszej Komisji. Otóż, w tej części doliczyłem się… Część drogowa wyraźnie pokazuje, że zwroty środków unijnych idą do Krajowego Funduszu Drogowego – i tam jest 8.000.000.000 zł. Tyle zawrotów jest tam złożonych. Jednocześnie w budżecie pokazuje się wydatki w części 39. Ze środków europejskich jest to 6.293.000.000 zł. Jest to pokazane w bardzo nieprzejrzysty sposób. Bo jeżeli pokazujemy środki w Krajowym Funduszu Drogowym, to znaczy, że jest to wydatek środków europejskich na majątkową część części budżetowej 39. Tej części jest przypisana infrastruktura, która stanowi wartość majątkową, czyli drogi.

Jeżeli odniesiemy się do kolei, mamy pokazane, że na infrastrukturę kolejową ze środków Unii Europejskiej będzie 1.040.000.000 zł. Jeżeli mówimy o całkowitym wydatko-

waniu na poziomie prawie 5.000.000.000 euro środków Unii Europejskiej, to chciałbym usłyszeć, jak to się spina, ile tych środków będzie wydanych. Wiadomo, że 1.200.000.000 zostało zaakceptowane na drogi i wróciło. Doliczyłem się wszystkich inwestycji zarówno z Funduszu Kolejowego, jak i z budżetu w części dotyczącej kolei, na kwotę niepełnych …

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale szanowni państwo, naprawdę bardzo bym prosił o chwilę uwagi, a kolegów, którzy się wypowiadają, o zwięzłe wypowiedzi. To ułatwi wszystkim bardziej uważne wysłuchanie.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Wychodzi na to, że mamy 2.500.000.000 zł na inwestycje kolejowe w części infrastrukturalnej. Nie mówię o części taborowej. To znaczy, że nie wykorzystamy środków Unii Europejskiej. W ogóle, jeśli chodzi o porównanie poziomu wydatków części kolejowej w stosunku do poziomu wydatków części drogowej. Inwestycje z Krajowego Funduszu Drogowego i z budżetu będą wynosiły razem sporo ponad 20.000.000.000 złotych. Tymczasem w budżecie tegorocznym będziemy mieli na infrastrukturę kolejową tylko 10% wydatków w stosunku do infrastruktury drogowej. To jest całkowicie za mało, chyba że ja się czegoś nie doliczyłem, bo nie byłem w stanie tego zrobić. Chciałbym zatem prosić o odpowiedź, gdzie można znaleźć pełne dane mówiące, że środków na inwestycje kolejowe jest więcej. Bo w innym przypadku idziemy całkowicie w poprzek intencji Komisji Europejskiej i rzeczywistych potrzeb. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam jeszcze zgłoszenie pana posła Mariana Cyconia. Czy są inne zgłoszenia? Nie ma; zamykam listę. To jest ostatnie wystąpienie w tej części. Proszę bardzo; pan poseł Marian Cycoń.

Poseł Marian Cycoń (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowne panie i panowie. Mam takie pytanie, a ono dotyczy budowy…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę zadać pytanie, a nie słuchać kolegów.

Poseł Marian Cycoń (PO):

Chodzi mi o most w Piwnicznej. Nie doszukałem się informacji o tym w materiałach, natomiast było o tej inwestycji w materiałach Krajowego Funduszu Drogowego. Czy będą zabezpieczone pieniądze? Jest to drogowe połączenie międzynarodowe. Jeżeli dzisiaj nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi, to proszę o odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy dyskusję dotyczącą części 39 – Transport. Krótkie pytanie do pana ministra Massela; jeżeli będzie potrzeba rozszerzenia informacji, to poproszę na piśmie. Chodzi o odpowiedź na pytania, które zadał pan przewodniczący Tchórzewski.

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Dziękuję za spostrzeżenie przewodniczącego Tchórzewskiego. Oczywiście, na piśmie przekażemy szczegółową informację, jakie środki będą wykorzystane przy projektach współfinansowanych z Unii Europejskiej. Co do zasady, to jest tak, że część środków jest bezpośrednio zapisana w budżecie, część jest w rezerwie celowej i część jest finansowana z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jak dokładnie wygląda montaż środków na poszczególnych projektach jest zapisane w wieloletnim programie inwestycji kolejowych. Tam można dokładnie sprawdzić, jakie środki są zaangażowane. Uspokajam, że przewidziany jest wkład krajowy na inwestycje, które są zapisane w wieloletnim planie inwestycji kolejowych.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ale gdzie to jest zapisane w budżecie?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Już to mówiłem. Środki te nie tylko wynikają z budżetu, ale również z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Trzeba ten dokument czytać łącznie z wieloletnim programem inwestycji kolejowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przypomnę też moim koleżankom i kolegom, że jeśli chodzi o kwestie kolejowe i spółki całej Grupy PKP, mieliśmy sprawom kolejowym poświęcone jedno posiedzenie podczas poprzedniej sesji Sejmu. Tego posiedzenia nie zakończyliśmy. Odpowiadam teraz też na zastrzeżenia części moich kolegów. Umówiliśmy się, że takie posiedzenie, już z udziałem prezesów spółek kolejowych, odbędzie się 7 listopada. Wszystkie kwestie, o których państwo mówicie, również bardziej szczegółowe dotyczące budżetu, myślę że jak najbardziej omówimy na tym posiedzeniu.

W trakcie dyskusji został zgłoszony wniosek o odrzucenie w całości części budżetowej 39.

Proszę bardzo; kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem wniosku o odrzucenie części budżetowej 39? Proszę bardzo. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

„Za” 10 posłów, 16 – „ przeciw”, 1 się wstrzymał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Kto jest za pozytywnym zarekomendowaniem Komisji Finansów Publicznych części budżetowej 39 – Transport w wersji przedstawionej przez rząd? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

„Za” 16 posłów, 9 –„ przeciw”, nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Część budżetowa 39 uzyskała rekomendację Komisji.

Pani minister Olszewskiej jeszcze nie widzę, przechodzimy zatem do części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Jest pani minister? Może już jednak najpierw omówimy część budżetową 71, a później będziemy mówić o łączności. Proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie ministrowie. Chciałbym przedstawić informację na temat projektu budżetu w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Zaczynając od części dochodowej pragnę zaznaczyć, że w 2013 roku planowany jest wzrost w stosunku do 2012 roku o 89%, czyli wzrost z prawie 2.500.000 zł do prawie 4.000.000 zł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, proszę poczekać chwileczkę, bo…prosiłbym osoby, które chcą opuścić salę, o jej opuszczenie. Przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad też są już wolni. Panie i panów posłów prosiłbym o pozostanie na sali.

Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes UTK Krzysztof Dyl:

Dziękuję, panie przewodniczący. Kontynuując: planowany wzrost dochodów o prawie 90% jest związany przede wszystkim z realizacją nowych zadań, które zostały nałożone na Urząd. Między innymi, jest to wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji oraz nadawanie europejskiego numeru pojazdom. W zakresie wydatków; limit wydatków budżetowych na 2013 rok ulegnie zwiększeniu w stosunku do ustawy budżetowej na 2012 rok o 6.400.000 zł, to jest z prawie 19.000.000 zł do ponad 25.000.000 zł. Jest to największe wzmocnienie finansowe Urzędu od momentu jego powołania. Powyższa

kwota w całości będzie przeznaczona na pokrycie kosztów zwiększenia nadzoru nad stanem bezpieczeństwa infrastruktury oraz taboru kolejowego, a także na stymulowanie podniesienia poziomu bezpieczeństwa poprzez między innymi:

-weryfikowanie zgodności funkcjonowania podmiotów z właściwymi systemami zarządzania,

-zwiększenie skali jakości oraz zakresu kontroli przewoźników i zarządców infrastruktury kolejowej,

– wprowadzenie audytu, jako narzędzia oceny spełniania wymagań przez podmioty,

– poszerzenie listy nadzorowanych podmiotów o podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego, tak zwane ECM,

-wprowadzenie kontroli eksploatowanych wyrobów,

-systematyczne i cykliczne szkolenia pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie nowych rozwiązań technicznych i prawnych, wobec dynamicznego postępu technologicznego i implementacji z prawem Unii Europejskiej, a także szeregu innych, szczegółowych rozwiązań organizacyjnych i technicznych, które zostały przedstawione w materiale przekazanym Wysokiej Komisji.

Panie przewodniczący. Chciałbym prosić o pozytywne zaopiniowanie przez Wysoką Komisję budżetu Urzędu Transportu Kolejowego na 2013 rok. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Jeżeli nie ma zgłoszeń, to powiem tak. To że jest zwiększenie wydatków na Urząd Transportu Kolejowego o ponad 6.000.000 zł, to dobrze. Toczyliśmy wiele dyskusji na posiedzeniach Komisji dotyczących nie tylko bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Myślę, że jak będziemy już przyjmować opinie i kończyć dzisiejsze posiedzenie, to jednym z wniosków powinno być zwrócenie się Komisji Infrastruktury do Komisji Finansów Publicznych o zwiększenie budżetu Urzędu Transportu Kolejowego. Pan przewodniczący Tchórzewski podpowiada mi, że zwiększenie o kwotę 10.000.000 zł. Proponuję, żebyśmy takie wystąpienie przygotowali i żeby to był jeden z naszych wniosków do Komisji Finansów Publicznych, oprócz tych, które były zgłaszane wcześniej. Rozumiem, że jest akceptacja i że nie ma sprzeciwu co do pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Z propozycją, o której mówiłem. Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo; jest pozytywna rekomendacja z poprawką. Dziękuję bardzo.

Czy mamy już wśród nas panią minister Olszewską?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Magdalena Młochowska:

Jest pani minister Młochowska, ale reprezentuję to samo Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo się cieszymy i serdecznie witamy panią minister na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Omawiamy część budżetową 26 – Łączność. Czy pani minister zechciałaby powiedzieć kilka zdań na temat tej części budżetowej?

Podsekretarz stanu w MAiC Magdalena Młochowska:

Witam serdecznie. Na początku chciałam przeprosić. Bardzo dziękuję za przesunięcie tego punktu porządku obrad, jako że mieliśmy jednocześnie kilka posiedzeń komisji i po prostu musieliśmy być obecni na każdym. Dlatego bardzo dziękuję.

Omówię kilka podstawowych zagadnień, jako że cały nasz materiał państwo mają. W części 26 – Łączność dochody zaplanowano w kwocie 7000 zł, a wydatki 30.275.000 zł, z tego 24.177.000 zł z budżetu państwa i 6.098.000 z budżetu środków europejskich. Z kwoty wydatków z budżetu państwa, zaplanowano wydatki w dziale 600 – Transport i łączność – 4.898.000 zł, w dziale 750 – Administracja publiczna – 18.261.000 zł, q dziale 752 – Obrona narodowa – 1.018.000 zł.

Wydatki w dziale 600 – Transport i łączność zaproponowano między innymi na: wydatki bieżące w wysokości 1.796.000 zł z przeznaczeniem m.in. na wynagrodzenia bezosobowe, zakup usług, pokrycie kosztów ekspertyz, analiz i opinii, kosztów podróży służbowych oraz zakup usług w zakresie przeprowadzania kampanii edukacyjnej i infor-

macyjnej dotyczącej przejścia z nadawania analogowego na cyfrowe; dotyczy to naziemnej telewizji cyfrowej. W tej pozycji wydatków mieści się obsługa bezpłatnej infolinii oraz pocztowej skrzynki elektronicznej oraz utrzymanie domeny cyfryzacja.gov.pl.

Zaplanowano także dotacje w wysokości 2.055.000 zł z przeznaczeniem na dotację przedmiotową dla Poczty Polskiej SA na dopłaty do przesyłek pocztowych ustawowo zwolnionych z opłat, to jest przesyłek dla ociemniałych i przesyłek z obowiązującymi egzemplarzami bibliotecznymi dla Poczty Polskiej SA.

Wydatki w dziale 75- Administracja publiczna zaplanowano m.in. na świadczenia na rzecz osób fizycznych – 10 000 zł, wynagrodzenia wraz z pochodnymi – 11.671.000 zł, pozostałe wydatki bieżące – 5.681.000 zł, na które składają się m.in. zakup towarów i usług, składki do organizacji międzynarodowych, delegacje służbowe krajowe i zagraniczne. Na wydatki majątkowe zaplanowano kwotę 870.000 zł z przeznaczeniem na zakup sprzętu informatycznego i samochodu służbowego.

Wydatki w dziale 752 – Obrona narodowa zaplanowano m.in. na dotacje podmiotowe dla Telekomunikacji Polskiej SA i Poczty Polskiej SA na realizację zadań obronnych. Na wynagrodzenia oraz na pochodne od wynagrodzeń w części 26 – Łączność zaplanowane zostały środki w wysokości 11.860.000 zł umożliwiające sfinansowanie prognozowanego średniorocznego poziomu zatrudnienia w liczbie 134 osób, z tego 107 członków korpusu służby cywilnej, 1 osoby zajmującej kierownicze stanowisko państwowe oraz 26 osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń.

Na finansowanie i współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej zaplanowano kwotę 6.985.000 zł. Środki te zostały przeznaczone m.in. na realizację systemu informacyjnego o infrastrukturze szerokopasmowej i portal Polska Szerokopasmowa. Planowana jest budowa systemu informatycznego umożliwiającego pozyskiwanie, gromadzenie oraz przetwarzanie danych o szerokopasmowej infrastrukturze teleinformatycznej w Polsce. Realizacja projektu umożliwi m.in. tworzenie, weryfikowanie i aktualizowanie map cyfrowych sieci szerokopasmowych na poziomie regionalnym. Projekt przyczyni się również do rozbudowy infrastruktury nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych na obszarach, gdzie rynek usług szerokopasmowego dostępu do Internetu nie funkcjonuje w sposób prawidłowy, to jest na obszarach wiejskich oraz o ograniczonej dostępności infrastruktury szerokopasmowej.

W projekcie ustawy budżetowej utworzone zostały rezerwy celowe. W pozycji 8 – na współfinansowanie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich. Dla naszego ministerstwa są to środki w wysokości 717.000 zł z przeznaczeniem na realizację Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. W pozycji 98 na sfinansowanie programów z budżetu środków europejskich, dla ministerstwa będą to 4.066.000 zł z przeznaczeniem na Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka.

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie. Przedstawiając powyższe, proszę o rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych projektu ustawy budżetowej na 2013 rok w zakresie części 26 – Łączność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ze strony pań i panów posłów są pytania? Nie ma pytań, nie ma sprzeciwu wobec pozytywnej rekomendacji części budżetowej 26? Nie ma sprzeciwu.

Część budżetowa 26 – Łączność uzyskała pozytywną rekomendację Komisji. Dziękuję pani minister za zwięzłe przedstawienie zapisów budżetowych.

Przechodzimy do części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej. Poprosimy o krótką prezentację pana dyrektora Mariusza Czyżaka. Tak?

Dyrektor Generalny Urzędu Komunikacji Elektronicznej Mariusz Czyżak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Pozwolę sobie przedstawić kilka ważniejszych aspektów projektu budżetu Urzędu Komunikacji Elektronicznej na rok 2013, które pozwolą zobrazować charakter tego projektu.

Jeżeli chodzi o część dochodową projektu budżetu Urzędu Komunikacji Elektronicznej, to dochody zaplanowano na poziomie 2.904.169.000 zł. Jest to kwota znacznie przekraczająca budżet roku 2012, który w tej części został określony na poziomie niemal 550.000.000 zł. Na taki wzrost w części dochodowej wpływa przewidywana wysokość

dochodów pozyskiwanych w drodze przeprowadzanych przetargów na rezerwację częstotliwości w zakresie 1800 MHz. W tym pierwszym przypadku planowane dochody, to kwota 500.000.000 zł, w drugim przypadku – 1.800.000.000 zł. Dodam, że zostały złożone już oferty przez sześciu oferentów. Termin składania ofert upływa w poniedziałek 22 października, a rozstrzygnięcie planujemy na grudzień tego roku, a same wpływy do budżetu państwa nastąpią w roku przyszłym.

Kolejną znaczącą kwotą, jeśli chodzi o dochody, jest kwota z tytułu opłat za prawo do dysponowania częstotliwościami – ponad 318.000.000 zł, następnie opłaty koncesyjne – 182.250.000 zł, opłaty komunikacyjne – nieco ponad 21.000.000 zł i opłata za prawo do wykorzystywania zasobów numeracji w wysokości 81.563.000 zł.

Jeżeli chodzi o część wydatkową, pozwolę sobie zwrócić uwagę na kilka elementów. Po pierwsze, część wydatkowa zamyka się kwotą 94.405.000 zł. Chciałbym zwrócić uwagę na pewne tendencje. Jeżeli chodzi o wzrost poszczególnych rodzajów wydatków, to nastąpi on w par. 4300 – zakup usług pozostałych; wzrost wydatków z 8.904.000 zł w roku bieżącym do 12.968.000 zł w roku przyszłym. Jest on związany przede wszystkim z koniecznością sfinansowania takich zadań, jak organizacja globalnego sympozjum regulatorów, które będzie miało miejsce w przyszłym roku w Warszawie. Według planu zakładamy na organizację tego sympozjum 2.800.000 zł.

Kolejny większy wydatek, to wydatek na zorganizowanie aukcji elektronicznej podczas przetargu na częstotliwości z zakresu 800 MHz; zamierzamy tam pozyskać około 1.800.000.000 zł. I to są wydatki rzędu 600.000 zł; chodzi o zorganizowanie aukcji elektronicznej.

Odnotowaliśmy czy zaplanowaliśmy mniejszy poziom wydatków na ekspertyzy i opinie. Zamiast 2.740.000 zł w tym roku, zaplanowaliśmy na 2013 rok kwotę 2.309.000 zł. Nastąpi spadek wydatków na tłumaczenia o około 60.000. Wreszcie w budżecie na szkolenia – o około 400.000 zł.

Z największych wydatków w projekcie to są głównie wydatki na czynsze, opłaty za administrowanie nieruchomościami użytkowanymi przez Urząd Komunikacji Elektronicznej. I to jest poziom 9.648.000 zł. W 2013 roku zamierzamy pozyskać docelowo pewne oszczędności związane chociażby z pozyskaniem nieruchomości z zasobów Skarbu Państwa dla delegatury wrocławskiej. Poza tym w pozycji wydatków są środki na zakup materiałów i wyposażenia, tj. ponad 2.600.000 zł. To są wydatki głównie związane z obsługą kolumny transportowej i samochodów specjalistycznych, wykonujących zadania związane z monitoringiem widma radiowego.

W ramach projektu budżetu zostały również ujęte trzy projekty współfinansowane ze środków unijnych. Po pierwsze, jest to projekt znajdujący się w 8 osi priorytetowej, działania 8.4 –„ Zapewnienie dostępu do Internetu na etapie ostatniej mili”. Na zapewnienie jego realizacji zaplanowano na rok przyszły kwotę 1.831.000 zł.

I dwa duże projekty – budowa platformy e-usług dla Urzędu Komunikacji Elektronicznej. Łączna wartość projektu – 24.000.000 zł. I drugi projekt – Rozbudowa platformy lokalizacyjno-informacyjnej z Centralną Bazą Danych – to jest 15.000.000 zł.

I ostatni element, na który chciałem zwrócić uwagę, to jest część inwestycyjna. Łączne wydatki zaplanowano na 6.200.000 zł. Najpokaźniejszą część stanowią wydatki związane z kontynuacją budowy Krajowego Automatycznego Systemu Monitoringu Widma Radiowego, w skrócie KASMON; łącznie około 3.100.000 zł w części dotyczącej wydatków na zakupy inwestycyjne. Na rok przyszły planujemy także budowę punktu kontroli emisji dla systemu KOSMON w Zielonej Górze, Krakowie i Katowicach.

Ponadto, w części inwestycyjnej zaplanowano również wydatki na zakup aparatury kontrolno-pomiarowej w wysokości 840.000 zł i zakup aparatury pomiarowej do badania systemu oceny zgodności wyrobów; wynika to z ustawy o systemie oceny zgodności. Urządzenia kontrolne zostaną umieszczone docelowo w Laboratorium Badań Technicznych w Boruczy.

Te elementy części budżetowej 76 wydają mi się kluczowymi jeżeli chodzi o obraz projektu budżetu Urzędu Komunikacji Elektronicznej na przyszły rok. Dziękuję bardzo. Bardzo bym prosił o pozytywne zaopiniowanie projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są pytania? Nie ma pytań. Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 76? Nie ma.

Część budżetowa 76 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Przechodzimy do części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 6, 41 i 63. Proszę bardzo. Rozumiem, że w tej chwili wypowie się przedstawiciel Ministerstwa Finansów. Tak?

Zastępca dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej Ministerstwa Finansów Iwonna Kulikowska:

Dzień dobry. Iwonna Kulikowska, Ministerstwo Finansów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę bliżej mikrofon, bo słabo słyszymy. Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MF Iwonna Kulikowska:

W zakresie dochodów…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosiłbym, aby pani powtórnie się przedstawiła, dlatego że jest to potrzebne do protokołu. Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MF Iwonna Kulikowska:

Iwonna Kulikowska, Ministerstwo Finansów, Departament Finansowania Sfery Budżetowej. W zakresie budżetu państwa na 2013 rok, w części 83, odnośnie do pozycji 5, 6, 41 i 63 przedstawiamy, co następuje.

W pozycji 5 – Infrastruktura drogowa i portowa zaplanowano 165.900.000 zł. Rezerwa ta stanowi ekwiwalent złotowy środków finansowych przyznanych Polsce na mocy umowy kredytowej zawartej z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na realizację Projektu Drogowej Trasy Średnicowej II.

Pozycja 6 – Rezerwa na finansowanie zadań realizowanych przez prezydentów miast na prawach powiatu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej – 5.903.000 zł. Rezerwa ta została utworzona w związku z ustawą z 13 kwietnia 2012 roku o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z przepisami tej ustawy, w budżecie państwa należy określić rezerwę celową w kwocie 5.903.000 zł na 2013 rok. Środki te będą przeznaczone na finansowanie zadań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem dróg transeuropejskiej sieci drogowej, realizowanych przez prezydentów miast na prawach powiatu, polegających na przeprowadzeniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dokonywaniu kwalifikacji odcinków dróg. Na lata 2012-2021 maksymalny limit wydatków budżetowych miast na prawach powiatu, związanych z realizacją tych zadań, wynosi 19.391.700 zł.

Rezerwa z pozycji 41 – Uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami. Na 2013 rok zaplanowano 27.000.000 zł. Środki te zostaną przeznaczone na uzupełnienie zaplanowanych w budżecie części 85 – Budżety wojewodów dotacji celowych na finansowanie zadań z zakresu administracji rządowej realizowanych przez powiaty z przeznaczeniem na gospodarowanie nieruchomościami Skarbu Państwa. To będzie kwota 22.865.000 zł. Oraz na zapewnienie obsługi technicznej infrastruktury teleinformatycznej umożliwiającej realizację zadań wynikających z ustawy z 28 czerwca 2012 roku o zmianie ustawy o ujawnianiu w księgach wieczystych prawa własności nieruchomości Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego. Będzie to kwota 4.135.000 zł.

W pozycji 63 rezerw celowych zaplanowano środki na wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Jest to kwota 57.700.000 zł. Środki tej rezerwy zostaną przeznaczone na realizację zadań wynikających z wejścia w życie przepisów ustawy z 29 października 2010 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, tak zwanej ustawy fotoradarowej, związanych z wdrożeniem i eksploatacją systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Część tych środków zostanie przeznaczona na sfinansowanie wynagrodzeń wraz z pochodnymi

dla 100 osób oraz pokrycie kosztów opłat pocztowych, papieru oraz druku dokumentów związanych z egzekucją nałożonych mandatów karnych.

Tyle o rezerwach celowych w tej części budżetowej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MF Iwonna Kulikowska:

Jeżeli chodzi o projekt ustawy budżetowej na rok 2013 w części 85 – Budżety wojewodów, w zakresie…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale jeszcze momencik. Zakończyliśmy część budżetową 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 6, 41 i 63. Czy panie i panowie posłowie mają jakieś pytania w tej sprawie? Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 83 – rezerwy celowe w zakresie pozycji 5, 6, 41 i 63? Nie ma sprzeciwu; jest pozytywna rekomendacja Komisji Infrastruktury.

I teraz przechodzimy do punktu 9, czyli do części 85 – Budżety wojewodów. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MF Iwonna Kulikowska:

W zakresie dochodów w dziale 600 – Transport i łączność na 2013 rok zaplanowane zostały środki w wysokości 10.291.000 zł. Kwota ta stanowi tylko niecałe 16% środków planowanych w ustawie budżetowej na 2012 rok. Dochody pochodzą głównie z wpływów z najmu i dzierżawy składników majątkowych na przejściach granicznych oraz wpływów z tytułu kar pieniężnych w związku z naruszeniem przepisów przy wykonywaniu transportu drogowego.

Dochody zaplanowane na niższym poziomie w stosunku do planowanych na rok 2012 wynikają ze zmiany przepisów ustawy z 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Część wpływów wykazywanych dotychczas przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego jako wpływy z tytułu kar pieniężnych oraz grzywien, przekazywane są obecnie na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i klasyfikowane w części 39 – Transport.

Jeśli chodzi o wydatki w tym dziale, to w projekcie ustawy budżetowej na rok 2013 zostały one zaplanowane w kwocie 893.251.000 zł, z tego wydatki bieżące 730.338.000 zł oraz wydatki majątkowe -162.913.000 zł.

Wydatki bieżące zostaną przeznaczone na sfinansowanie krajowych pasażerskich przewozów autobusowych, kosztów utrzymania przejść granicznych, kosztów funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego. Pozostaje drobna kwota na pozostałą działalność, głównie na sfinansowanie zasądzonych wyrokami rent.

Jeżeli chodzi o wydatki majątkowe w wysokości 162.913.000 zł, kwota ta zostanie przeznaczona na zadania z zakresu przejść granicznych i będzie to lwia część wydatków majątkowych, bo 162.035.000 zł. Środki te zostaną rozdysponowane w województwach lubelskim, podkarpackim, podlaskim i warmińsko-mazurskim. Pozostała kwota 878.000 zł zostanie przeznaczona dla Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego na zakupy inwestycyjnie, głównie samochodów specjalistycznych, sprzętu informatycznego i sprzętu specjalistycznego.

Ponadto, jeszcze w ramach działu i w ramach zaplanowanych tam środków, mamy zaplanowane wydatki na wynagrodzenia. W wojewódzkich inspektorach transportu drogowego zaplanowano wynagrodzenia w wysokości 40.836.000 zł, z tego wynagrodzenia osobowe – 37.636.000 zł oraz dodatkowe wynagrodzenia roczne – 3.200.000 zł. Jednostki zajmujące się obsługą przejść granicznych na wynagrodzenia mają zaplanowane 16.727.000 zł, z tego na wynagrodzenia osobowe – 15.416.000 zł i na dodatkowe wynagrodzenia roczne – 1.311.000 zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń i rozumiem, że nie ma sprzeciwu.

Część budżetowa 85 – Budżety wojewodów ogółem w zakresie działów 600 – Transport i łączność uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Punkt 10 i 11 już rozpatrzyliśmy i przechodzimy do planów finansowych państwowych osób prawnych z załącznika nr 14.

Transportowy Dozór Techniczny; proszę bardzo.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, pani minister. Chciałbym przedstawić podstawowe założenia planu na 2013 rok. Transportowy Dozór Techniczny jest jednostką samofinansującą się. Zgodnie z ustawą o dozorze technicznym, nie odpowiada za Skarb Państwa i Skarb Państwa nie odpowiada za obciążenia Transportowego Dozoru Technicznego. Plan, który został zaprojektowany w Transportowym Dozorze Technicznym na 2013 rok: przychody z działalności ogólnej są zaplanowane na wysokość 57.137.000 zł. Ten plan był zaprojektowany przy takim założeniu, że nastąpi wzrost wynagrodzeń o 7%, na co było przyzwolenie. Wzrost wynagrodzenia miał dotyczyć zatrudnienia nowych pracowników. Niestety, minister finansów w dalszej działalności to zmienił, bo w pierwszym projekcie planu finansowego taki wzrost wynagrodzenia był uwidoczniony.

Głównymi przychodami jest działalność dozorowa i odbiory Transportowego Dozoru Technicznego, do czego został powołany. Dochody z tych tytułów stanowią 90%, natomiast z pozostałej działalności planujemy uzyskać dochody w granicach 3.000.000 zł. Wzrost przychodów w stosunku do planowego wykonania w 2012 roku jest w granicach 10%. Będzie to trudne do wykonania, ale podejmujemy się te zamierzanie zrealizować.

Koszty z działalności ogółem są na poziomie 48.796.000 zł. Oznacza to zmniejszenie kosztów o prawie 5% w stosunku do przewidywanych kosztów wykonania w tym roku. Jak powiedziałem, w kosztach wynagrodzenie jest na poziomie 2010 roku. Również ze względu na wytyczne ministra finansów, plan nie zawiera kosztów na wydatki na rzecz funduszy emerytalnych; były takowe w Transportowym Dozorze Technicznym. Wynik brutto jest 8.341.000 zł, z czego 30% wpłata do budżetu, zgodnie z ustawą o dozorze technicznym, będzie wynosiła 2.502.000 zł. Natomiast na fundusz podstawowy zostanie przeznaczona kwota 5.839.000 zł.

Chciałbym zaznaczyć, że Transportowy Dozór Techniczny oprócz tej wpłaty, o której mówiłem, z budżetu państwa nie otrzymuje żadnych dotacji. Musi sam na siebie zarobić, żeby wypracować środki na wpłatę do budżetu. Jak powiedziałem, jest to trudny plan do realizacji, bo takie były założenia, że przychody będą zrealizowane o 10% więcej w stosunku do planowego wykonania na ten rok. Natomiast również planowaliśmy wzrost zatrudnienia w Transportowym Dozorze Technicznym.

Jeśli mogę prosić, to chciałbym prosić, żeby ten projekt planu został przez Wysoką Komisję przyjęty. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Prosimy Ministerstwo Finansów o poważną analizę kwestii zatrudnieniowych, dlatego że pamiętajmy, że w ostatnich latach w obszarze chociażby bardzo poważnych wyzwań związanych z realizacją celów narodowych, wzrosły obciążenia i odpowiedzialność Transportowego Dozoru Technicznego. Mówię tutaj choćby o terminalu gazowym. Ponieważ dozór ten jest traktowany przez Ministerstwo Finansów jak cała sfera budżetowa i nie ma przyzwolenia na wzrost płac, coraz trudniej jest o utrzymanie świetnych pracowników. A brak takich pracowników w dozorze może się skończyć tym, co jest szczególnie niebezpieczne, czyli pogorszeniem się stanu bezpieczeństwa.

Myślę, że resort finansów powinien skorygować swoje myślenie w stosunku do tej części administracji. Prosimy przedstawiciela administracji o przekazanie takiego czytelnego sygnału. Prosiłbym państwa, żebyście się poważnie nad tym zastanowili. Bo jak się stanie coś złego, to wtedy będziemy, jak to zwykle w polskich warunkach, mądrzy po szkodzie. Tak było w przypadku Urzędu Transportu Kolejowego, kiedy musieliśmy wnosić o istotne zwiększenie środków przede wszystkim na bezpieczeństwo i sprawne funkcjonowanie bardzo ważnej agendy.

Czy są inne głosy? Bardzo proszę, pan poseł Szmit; proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałem prosić o wyjaśnienie. Jeżeli dobrze zrozumiałem – podkreślam, jeżeli dobrze zrozumiałem wypowiedź pana dyrektora – to padło stwierdzenie, że wykonanie budżetu w tym roku zapowiada się na poziomie 10%.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Chodzi o wzrost przychodów, który będzie na poziomie 10%.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Z czego to wynika? Czemu tak słabo?

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie dyrektorze, prosimy o odpowiedź.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Chodzi o wzrost przychodów z działalności dozorowej i głównie odbiorczej. I to jest w stosunku do wykonania, które było zaplanowane na ten rok. Czyli większe o 10% wykonanie czynności w przyszłym roku i zysk, który będzie trochę wyższy. Myślę, że to nie jest tak mało – wzrost przychodów o 10%. Co roku zwiększamy przychody i, przepraszam najmocniej, ale to chyba nie jest źle.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie dyrektorze, niech pan powie panu posłowi w których obszarach waszej działalności spodziewacie się większych przychodów i że mogliście Ministerstwu Finansów zaproponować taki wzrost przychodów.

Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:

Głównie w dobrowolnej działalności, jako jednostka notyfikowana i jednostka certyfikująca. Natomiast w obowiązkowej działalności dozorowej musimy wykonać wszystkie nałożone na nas zadania i plany ustawowe i tak to zrealizujemy. Natomiast będzie ograniczenie w działalności dobrowolnej ze względu na to, że nie będziemy mieli tylu pracowników, co zaplanowaliśmy.

Przewodniczący poseł Janusz Piechociński (PSL):

Dziękuję bardzo. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że projekt budżetu Transportowego Dozoru Technicznego na 2013 rok został zaopiniowany pozytywnie. Sprzeciwu nie słyszę.

Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W takim razie poprosimy prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o przedstawienie projektu budżetu na 2013 rok.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Zaprezentowany budżet Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w budżecie państwa jest co do głównych wielkości, czyli planowanych przychodów i planowanych kosztów i wyniku brutto, netto oraz w zakresie dotacji z budżetu państwa przeznaczonych na pokrycie kosztów lotów zwolnionych z opłat zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze, zgodny z planem finansowym PAŻP. Budżet jest również zgodny z wynegocjowanym z przewoźnikami lotniczymi i uzgodnionym z Komisją Europejską krajowym planem skuteczności działania, który od tego roku reguluje w Polsce, zgodnie z przepisami Jednolitego Europejskiego Nieba, zasady funkcjonowania tego typu dostawców usług, jakim jest PAŻP.

W związku z ograniczeniami wynikającymi z ustawy okołobudżetowej, o których wspomniał mój poprzednik, nastąpiły tylko przesunięcia w zakresie obszaru wynagrodzeń i pozostałych kosztów funkcjonowania. Koszty te zostały podwyższone w propozycji zawartej w budżecie państwa, natomiast pozycja „wynagrodzenia” została pomniejszona. To jest zagadnienie, które już dyskutowaliśmy w ubiegłym roku i z którym musimy się ponownie zmierzyć w tym roku. Przewidywane koszty funkcjonowania Agencji na rok 2013 pozwalają wykonać zadania, które Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przyjęła

do realizacji. W szczególności chodzi o kontynuację pracy uruchomionego w połowie tego roku lotniska Modlin, gdzie są zatrudnieni nowi kontrolerzy i nowe służby.

Również w kosztach PAŻP przewidujemy pokrycie kosztów służb, które będą funkcjonowały na lotnisku Lublin, które w tej chwili podlega procesowi certyfikacji. Prawdopodobnie w listopadzie lotnisko to zostanie operacyjnie uruchomione. Również w planach Agencji jest poczynając od przyszłego roku obsługa lotniska Radom. Lotnisko to w tej chwili znacznie przyspieszyło swój proces przygotowania operacyjnego i uzyskania stosowanych certyfikatów Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Poza tym koszty PAŻP rosną w związku z tym, że przewidujemy na przyszły rok wzrost ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni o około 3%, trochę ponad 3%. W planie zadaniowym państwa będzie to prowadziło do wzrostu ilości pasażerów o około 7%. To jest też tendencja, którą obserwujemy w lotnictwie, a mianowicie następuje coraz lepsze wypełnienie samolotów, czyli trochę większa liczba pasażerów lata w samolotach. Dlatego procenty się trochę różnią – między ilością operacji, która rośnie, a ilością pasażerów, którzy są obsługiwani na polskich lotniskach.

Tak więc, poza tym elementem, który, jak myślę, wymaga bardziej systemowego podejścia. Również w związku z tym, że przede wszystkim Polska Agencja Żeglugi Powietrznej funkcjonuje w tej chwili w oparciu o przepisy unijne i pakiet legislacyjny Jednolitego Europejskiego Nieba. Jak powiedziałem wcześniej, pakiet ten reguluje w tak zwanym pierwszym okresie referencyjnym, czyli na lata 2012-2014, efektywność naszego działania. Poza elementami, które wymagają wyjaśnienia, pozostałe aspekty są zgodne z systemami finansowymi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i krajowym planem skuteczności działania, który jest przyjęty przez Komisję Europejską. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania budżetu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z uwagami. Myślę, że należy je rozstrzygnąć już bezpośrednio podczas prac Komisji Finansów Publicznych.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania projektu ustawy budżetowej w zakresie dochodów budżetu środków europejskich z załącznika nr 3, wydatków budżetu środków europejskich z załącznika nr 4, planu dochodów i wydatków budżetu środków europejskich oraz budżetu państwa w latach 2013-2015 w zakresie Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Rybołówstwa i Nadbrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej z załącznika nr 15, wykazu programów wraz z limitami wydatków i zobowiązań w kolejnych latach obowiązywania Narodowej Strategii Spójności w latach 2007-2013, Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 i Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009-2014, Programu Operacyjnego Zrównoważony Rozwój Sektora Rybołówstwa i Nabrzeżnych Obszarów Rybackich oraz Wspólnej Polityki Rolnej z załącznika nr 16, wykazu programów finansowych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej wraz z limitami wydatków budżetu państwa przeznaczonych na finansowanie tych programów z załącznika nr 17, środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności z załącznika nr 18 oraz prefinansowania zadań przewidzianych do finansowania ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej z załącznika nr 19, w przedmiotowym zakresie działania Komisji?

Zadam pytanie – czy jest sprzeciw? Rozumiem, że nie ma sprzeciwu, czyli jest pozytywna rekomendacja Komisji.

I podobnie: czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania projektu ustawy budżetowej w zakresie zadań z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z załącznika nr 7, zakresu i kwot dotacji przedmiotowych i podmiotowych z załącznika nr 9 oraz programów wieloletnich w układzie zadaniowym z załącznika nr 11, w przedmiotowym zakresie działania Komisji?

Rozumiem, że nie ma sprzeciwu; również pozytywna rekomendacja Komisji.

Na tym zakończyliśmy rozpatrzenie całości spraw związanych z projektem ustawy budżetowej na 2013 rok w zakresie działania Komisji. W trakcie dyskusji były zgłoszone wnioski. Spróbuję je przedstawić, ale proszę mnie uzupełnić, jeżeli któryś z nich umknął mojej uwadze. Pierwszy wniosek dotyczył kwestii zwrócenia się do Komisji Finansów Publicznych o zwiększenie budżetu Urzędu Transportu Kolejowego o 10.000.000 zł. Drugi wniosek pana przewodniczącego Piechocińskiego; poprosimy go, żeby jeszcze raz go sprecyzował. Proszę bardzo.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

O zwiększenie środków na pogłębienie toru wodnego portu Szczecin o 5.000.000 zł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Jeszcze pan poseł Szmit; proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałem, żeby we wnioskach też znalazło się stwierdzenie, aby w projekcie budżetu na rok 2014 w układzie zadaniowym poszerzyć ilości wskaźników, które opisują dział Transport, infrastrukturę transportową. Poszerzyć przynajmniej o dwa wskaźniki – jeden, który dotyczy spójności transportowej kraju, i drugi, dotyczący dostępności.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że pewnie lepsza byłaby propozycja, o której mówił pan przewodniczący Piechociński. Jest to pomysł przewodniczącego Piechocińskiego, więc poproszę go, aby swój pomysł wyartykułował; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proponuję, aby zaproponować Komisji Finansów Publicznych spotkanie w tej sprawie i wtedy, po prezentacji zespołu naukowców Polskiej Akademii Nauk, podjąć, jeśli taka będzie potrzeba, inicjatywę w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest to jak gdyby wniosek, który nie dotyczy przyszłorocznego budżetu. Musimy dopiero wypracować dodatkowe wskaźniki. Myślę, że to nie jest akurat dobre, abyśmy na etapie opiniowania budżetu na przyszły rok umieszczali to w opinii do Komisji Finansów Publicznych. A co do tego, żeby się zwrócić do Komisji Finansów Publicznych, to podejmiemy się tego zadania i spróbujemy zrobić takie posiedzenie w tej sprawie, panie pośle.

Rozumiem, że jest akceptacja. I to były dwa wnioski, o których dzisiaj mówiliśmy. Nie chodzi o pisemne zgłoszenie wniosków, bo zaproponujemy Komisji Finansów Publicznych… Opinia dotycząca poszczególnych części budżetowych, które omawialiśmy, jest pozytywna. Natomiast zwracamy się o zwiększenie wydatków w dwóch pozycjach budżetowych ze środków wypracowanych przez Komisję Finansów Publicznych. I taka będzie opinia.

Czy Komisja to akceptuje? Dobrze, dziękuję.

Trzeba jeszcze wybrać posła, który pójdzie na posiedzenie Komisji Finansów Publicznych i zreferuje nasze wnioski.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Podwójnie jest to obowiązek i przyjemność przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Tak, że rekomenduję z czystym sumieniem, świadom kompetencji, wiedzy i umiejętności, pana przewodniczącego Rynasiewicza do tego ważnego zadania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo za zaufanie. Czy są inne propozycje? Nie ma innych propozycji. Czyli wybraliśmy posła koreferenta na posiedzenie Komisji Finansów Publicznych, zaopiniowaliśmy cały budżet i zakończyliśmy posiedzenie. Bardzo dziękuję wszystkim państwu, szczególnie tym, którzy wytrwali do końca.